



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 326]

नई दिल्ली, मंगलवार, दिसम्बर, 17, 2013/अग्रहायण 26, 1935

No. 326]

NEW DELHI, TUESDAY, DECEMBER 17, 2013/AGRAHAYANA 26, 1935

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 12 दिसम्बर, 2013

सं. टीएमपी/45/2013—सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013 के अधीन बीओओ आधार पर पीपीपी मोड के अंतर्गत चेन्नई पत्तन न्यास में मोबाइल हारबर क्रेनों तथा अन्य कार्गो प्रहस्तन, जो राजपत्र सं. 254 द्वारा अधिसूचना सं. टीएमपी/18/2013—विविध दिनांक 30 सितम्बर 2013 अधिसूचित किए गए थे, उपस्करों की आपूर्ति की प्रस्तावित योजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना हेतु चेन्नई पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/45/2013—सीएचपीटी

कोरम :

(i) श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यम, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री सी.बी. सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(नवम्बर 2013 के 29वें दिन पारित)

यह मामला महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2013 के अधीन बीओओ आधार पर पीपीपी मोड के तहत सीएचपीटी में मोबाइल हारबर क्रेनों तथा अन्य कार्गो प्रहस्तन उपस्करों की आपूर्ति की प्रस्तावित परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना हेतु चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. सीएचपीटी ने 2013 के दिशानिर्देशों के अधीन चेन्नई पत्तन में मोबाइल हारबर क्रेनों तथा अन्य कार्गो प्रहस्तन उपस्करों के लिए संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना हेतु अपने पत्र दिनांक 3 सितम्बर 2013 द्वारा प्रस्ताव दाखिल किया था।

2.2. तथापि, संदर्भ प्रशुल्क के अनुमोदन की मांग करने वाला सीएचपीटी का प्रस्ताव एमएचसी के लिए 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क, फ्लोटिंग क्रेन के लिए 2005 के दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित की जा रही क्षमता और कुछ अन्य उपस्कर के लिए पत्तन के पूर्व अनुभव पर विश्वास किए जाने का मेल था। चूंकि 2013 के दिशानिर्देश पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित पहुँच को अंगीकृत करने की इजाजत नहीं देते हैं, इसलिए यह प्रस्ताव सीएचपीटी को वापिस भेजा गया था और सीएचपीटी से उसके प्रस्ताव पर पुनर्विचार करने और उपस्कर के सम्पूर्ण बेड़े के लिए 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों तथा प्रतिमानों को अंगीकृत करते हुए संशोधित प्रस्ताव दाखिल किए जाने पर विचार करने हेतु हमारे पत्र दिनांक 17 सितम्बर 2013 द्वारा अनुरोध किया गया था।

3.1. इस परिप्रेक्ष्य में, सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 05 अक्टूबर 2013 के कवर के अंतर्गत “निर्माण स्वामित्व तथा प्रचालन आधार के अधीन पीपीपी मोड पर चेन्नई पत्तन में हारबर मोबाइल क्रेनों तथा अन्य कार्गो प्रहस्तन उपस्कर की आपूर्ति, अनुरक्षण और प्रचालन” के लिए प्रस्ताव दाखिल किया था।

3.2. सीएचपीटी प्रस्ताव दिनांक 5 अक्टूबर 2013 का अवलोकन करने पर, यह देखा गया था कि सीएचपीटी ने उन उपयोक्ताओं/लघुसूचीबद्ध बोलीदाताओं अथवा संभावी आवेदकों की सूची नहीं भेजी थी जिनसे विचार-विमर्श किया जाना था। इसके अलावा, सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव दिनांक 5 अक्टूबर 2013 की सॉफ्ट कॉपी नहीं भेजी थी।

3.3. ऐसे उपयोक्ताओं/लघुसूचीबद्ध बोलीदाताओं अथवा संभावी आवेदकों की सूची नहीं भेजे जाने की वजह से जिनसे विचार-विमर्श किया जाना था, सीएचपीटी के प्रस्ताव पर प्रासंगिक अंशधारकों के साथ विचार-विमर्श नहीं किया जा सकता था। इसलिए, हमने हमारे पत्र दिनांक 9 अक्टूबर 2013 द्वारा सीएचपीटी से उपयोक्ताओं/लघुसूचीबद्ध बोलीदाताओं अथवा संभावी आवेदकों की संपर्क ब्योरों सहित भेजने का अनुरोध किया गया था जिनसे इस मामले में विचार-विमर्श करके हम आगे कार्यवाही कर सकें। सीएचपीटी से प्रस्ताव की सॉफ्ट कॉपी भेजने का भी अनुरोध किया गया था। इसके अलावा, सीएचपीटी को यह भी सूचित किया गया था कि उसके प्रस्ताव पर सीएचपीटी से अपेक्षित ब्योरों के प्राप्त होने के बाद ही आगे की कार्यवाही की जाएगी।

4. सीएचपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 10 अक्टूबर 2013 के कवर के अंतर्गत अपने प्रस्ताव की सॉफ्ट कॉपी भेजी थी। सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 10 अक्टूबर 2013 के अंतर्गत उन भावी आवेदकों की सूची भेजी थी जिन्होंने संदर्भित परियोजना के लिए की गई प्रस्ताव-पूर्व कांफ्रेंस में भाग लिया था।

5.1. सीएचपीटी के प्रस्ताव दिनांक 5 अक्टूबर 2013 की हॉर्ड कॉपी और सीएचपीटी द्वारा अपने ईमेल दिनांक 10 अक्टूबर 2013 द्वारा भेजे गए प्रस्ताव की सॉफ्ट कॉपी को देखने पर, यह पाया गया था कि प्रस्ताव (पत्र दिनांक 05 अक्टूबर 2013) के हार्ड रूप और प्रस्ताव (ई-मेल दिनांक 10 अक्टूबर 2013) के सॉफ्ट रूप के बीच अन्तर है। अन्य शब्दों में, प्रस्ताव का हार्ड रूप और सॉफ्ट रूप पूरी तरह से भिन्न थे।

5.2. इसके मद्देनजर, हमने हमारे पत्र दिनांक 15 अक्टूबर 2013 द्वारा सीएचपीटी से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया था कि इस प्राधिकरण द्वारा विचार-विमर्श के लिए कौन-सा प्रस्ताव लिया जाए।

5.3. प्रत्युत्तर में, सीएचपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 17 अक्टूबर 2013 द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 05 अक्टूबर 2013 को नजरअंदाज करने का अनुरोध किया था और साध्यता रिपोर्ट और मसौदा दरमान अग्रेषित करते हुए अपने ईमेल दिनांक 21 अक्टूबर 2013 द्वारा अनुसरित विचार के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव दिनांक 10 अक्टूबर 2013 अग्रेषित किया था।

6. सीएचपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 17 अक्टूबर 2013 और 21 अक्टूबर 2013 में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

(i) सीएचपीटी ने बीओओ आधार पर पीपीपी मोड के अधीन चेन्नई पत्तन में मोबाइल हारबर क्रेनों तथा अन्य कार्गो प्रहस्तन उपस्करों की आपूर्ति के लिए परियोजना अवार्ड किए जाने का प्रस्ताव किया है।

(ii) सुविधा पर प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो

प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो में क बल्क कार्गो (उर्वरकों सहित), स्टील और बैग कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो शामिल है। क बल्क जिसमें चूना पत्थर, डोलोमाइट, बारटीज, जिप्सम आदि शामिल हैं, खाद्यान्न जैसे बल्क में गेहूं आदि के रूप में विभिन्न कार्गो को श्रेणीबद्ध किया गया है। इनका प्रहस्तन होपर का इस्तेमाल करते हुए किया जाएगा। प्रहस्तित उपर्युक्त कार्गो प्रकारों के मौजूदा स्तर और पूर्वानुमान वित्तीय वर्ष 2016 से शुरू करके वित्तीय वर्ष 2024 तक के लिए तकनीकी परामर्शदाता द्वारा सर्वाधिक संभावित परिदृश्य पर आधारित है। वर्ष 2015-16 के लिए बर्थों पर अनुमानित कार्गो 10.8 मिलियन टन है और 2023-24 के लिए 16.33 मिलियन टन है।

(iii) कार्गो प्रहस्तन के लिए उपलब्ध करवाए जाने वाले बर्थ

पत्तन का यह मत है कि उपस्कर प्रोफाइल बर्थों में भार ढोने की क्षमता द्वारा निर्धारित किए जाने की जरूरत है। चेन्नई पत्तन में, भार ढोने की क्षमता 3 टन/वर्ग मी. से 6 टन/वर्ग मी. तक भिन्न-भिन्न थी। इसलिए, पत्तन का मत है कि क्रेनों की प्रोफाइल बर्थों की बोझ ढोने की क्षमता द्वारा प्रभावित होने की संभावना नहीं है। निम्नलिखित तालिका इन बर्थों पर बोझ ढोने की क्षमता के संबंध में संक्षिप्त व्योरे उपलब्ध करवाती है।

बर्थ	बोझ ढोने की क्षमता टनों/वर्ग मी. में
एनक्यू	3 टन/वर्ग मी.
डब्ल्यूक्यू I, II, III & IV & सीबी	6 टन/वर्ग मी.
एसक्यू I & II	3 टन/वर्ग मी.
जेडी I & III	5 टन/वर्ग मी.
जेडी V	3 टन/वर्ग मी.

क्रेनों की आउटरीच क्षमता पोत की क्षमताओं द्वारा निर्धारित की गई है। वर्ष 2012-13 में पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोत आकारों की श्रृंखला नीचे दी गई है :-

बर्थ समूह	पोत का डीड्र्यूटी					
	10,000 तक	10,001 से 20,000	20,001 से 30,000	30,001 से 40,000	40,001 से 50,000	50,001 से 80,000
एनक्यू, डब्ल्यूक्यू I से IV & सीबी	138	171	79	14	9	4
एसक्यू I & II और जेडी वेस्ट बर्थ	45	96	25	24	21	42

(iv) डेवलपर द्वारा उपलब्ध करवाए जाने के लिए प्रस्तावित कार्य का दायरा और उपस्कर

(क) पीपीपी प्रचालक जलयान से तट प्रचालन के अलावा पत्तन के भीतर प्लॉटों को डम्पर्स तथा मूविंग पर इसके द्वारा प्राप्त करते हुए तट पर शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और बैग कार्गो तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन करेगा। कार्गो पूर्वानुमान के आधार पर, परियोजना के लिए अपेक्षित हारबर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) की प्रत्येक की सकल संख्या 100 टन क्षमता है। तथापि, चेन्नई पत्तन ने यह निर्णय लिया है कि बीओओ प्रचालक को अपक्रंट पूर्व-निर्धारित कीमत पर अगले अनुच्छेद में सूचीबद्ध क्रेन अधिग्रहीत करनी होगी। अतः इन क्रेनों के अधिग्रहण की लागत बीओओ प्रचालक के लिए परियोजना लागत का भाग होगा।

(ख) तकनीकी परामर्शदाता द्वारा उपलब्ध कराई गई साध्यता रिपोर्ट के अनुसार, क्रेन थंगम 100 टन क्रेन के लिए प्रतिस्थापित किया जाए और छह ईएलएल क्रेन दोनों क्षमता के प्रयोजन के लिए एक 100 टन क्रेन के लिए प्रतिस्थापित किया जाए। इसलिए, परियोजना के लिए

एचएमसी की निवल आवश्यकता चार पर अनुमानित की गई है। पत्तन पर यातायात के संभावित अनुमानों के आधार पर तटी पर विभिन्न कार्गो के प्रहस्तन के लिए परियोजना हेतु निम्नलिखित उपस्कर हैं :-

जलयान तथा तट और तट पर बल्क प्रहस्तन प्रचालन के बीच प्रचालन करने के लिए उपस्कर	<p>4 सं. हारबर मोबाइल क्रेन</p> <p>ईएलएल घाट क्रेनों की 6 सं. (पूर्वनिर्धारित लागत पर चेन्नई पत्तन से इन क्रेनों को अधिग्रहीत करने के लिए प्रचालक)</p> <p>1 सं. थंगम क्रेन (150 टन क्षमता)</p> <p>(पूर्वनिर्धारित लागत पर चेन्नई पत्तन से अधिग्रहीत करने के लिए प्रचालक)</p> <p>6 सं. 35 टन क्षमता का प्रत्येक होपर तथा 25 टन क्षमता के 45 सं. डम्पर</p> <p>5 घन मीटर क्षमता के फ्रंट एंड लोडरों की 3 सं.</p>
---	---

ये उपस्कर सामान्य पूल के रूप में व्यवस्थित किए जा सकते हैं और आवश्यकताओं के आधार पर नॉर्थ, वेस्ट घाट बर्थों पर तैनात किए जा सकते हैं और आवश्यकताओं के आधार पर साउथ तथा जवाहर डॉक बर्थों पर तैनात किए जा सकते हैं। उपस्करों के लिए तकनीकी विशिष्टताएं नीचे दी गई हैं:-

(i)	हारबर मोबाइल क्रेन – तकनीकी विशिष्टताएं:	
	लिफ्टिंग क्षमता	अधिकतम सीमा 100 टन और निम्नतर सीमा 34 टन
	अधिकतम आउट-रीच	32 मीटर से अनाधिक और 48 मीटरों से अधिक नहीं
	न्यूनतम आउट-रीच	11 मीटर से अनाधिक और 12 मीटर से अधिक नहीं
	टॉवर कैब ऊंचाई (प्रचालक आई लेवल)	21 मीटर से कम नहीं
	प्रहस्तन कम्पैटिबिलिटी	शुष्क बल्क, स्टील, बैग वाला तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो
	कार्य स्पीड	<p>होस्टिंग/लोवरिंग : 0 से 60 मी./मि स्लिविंग : 0 से 1.5</p> <p>आरपीएम</p> <p>लफिंग : 0 से 40 मीटर/मि</p> <p>ट्रेवलिंग : 0 से 5 कि.मी. प्र.घं.</p>
(ii)	उपस्कर का डिजाइन	<p>क्रेन कंट्रोल तथा क्रेन प्रबंधन प्रणाली (समेकित अनुवीक्षण प्रणाली) के साथ स्वतः प्रोपेल्ड रबड़ टायर वाली मोबाइल हारबर क्रेन सबसे उन्नत सीएडी/सीई डिजाइन, इंजीनियरिंग और गणना प्रौद्योगिकी का प्रयोग करते हुए “बड़ी क्रेन” में अद्यतन प्रौद्योगिकी फीचरों को शामिल करने के लिए डिजाइन और निर्मित किया जाए। यह डिजाइन प्रासंगिक मानकों के अनुसार होगा, स्थानीय परिस्थितियों की उपयुक्तता के लिए और निम्नलिखित के लिए वास्तविक प्रचालनों में पेश अपने वाली संभावित आवश्यकता को पूरा करने के लिए है:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ग्रेब द्वारा बल्क प्रहस्तन ● भारी मर्दे जैसे परियोजना कार्गो का प्रहस्तन
(iii)	फ्लोटिंग क्रेन – थंगम	<ul style="list-style-type: none"> ● क्षमता – 150 टन ● एलओए – 55 मी. ● चौड़ाई : 22.4 मी. ● गति : 60 प्रतिशत एमसीआर पर 6 गांठें ● बो थ्रस्टर के साथ इलैक्ट्रिक क्रेन संस्थापित टिविन स्क्रू परंपरागत प्रोपल्सन
(iv)	इलैक्ट्रिकल लेवल लफिंग क्रेन	<ul style="list-style-type: none"> ● क्षमता – 15 टन ● चर रस्सी ग्रेबिंग सिस्टम

(v)	डम्पर:	पीक वहन क्षमता – 25 टन
(vi)	फ्रंट एंड लोडर/पे-लोडर	<ul style="list-style-type: none"> क्षमता: 4 से 5 घन मीटर बकेट क्षमता टविन टरबाइन ट्रांसमिशन तथा पूर्ण पावर स्टियरिंग वाले 200 एचपी से अनाधिक इंजिन हैवी ड्यूटी एक्सेल फीचर गियरों को हार्ड बनाते हैं। लोड सेंसिंग हाइड्रोलिक। टिम्बर लट्टों, पाइपों के लिए अतिरिक्त संलग्न

कार्गो प्रहस्तन के प्रयोजन के लिए, तकनीकी परामर्शदाताओं ने नीचे दिए गए उपस्करों का प्रस्ताव किया है:-

क्र.सं.	उपस्कर	उपस्करों की सं.	टिप्पणी
1	हारबर मोबाइल क्रेन ग्रेब के साथ	6	एफसी थंगम को 1 एचएमसी के समकक्ष, 6 ईएलएल क्रेनों को 1 एचएमसी तथा 4 एचएमसी के समकक्ष विचार करते हुए 6 हारबर मोबाइल क्रेनें दर्शाई गई हैं।
2	होपर	6	
3	डम्पर	45	
4	पेलोडर	2	

(vi) सर्वोत्तम यार्ड क्षमता :

(क) बहुउद्देशीय बर्थ के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु 2008 के दिशानिर्देश सुझाव देते हैं कि क्रेन की कुशलता के रूप में कार्गो के विभिन्न प्रकारों के बीच विभाजित की जाने वाली क्षमता विभिन्न प्रकार के कार्गो के लिए भिन्न-भिन्न है। इस प्रस्ताव के अधीन, यह अनुमान लगाया गया है कि क्रेन की क्षमता समग्र प्रणाली अर्थात् डम्परों तथा पेलोडरों जैसे अन्य उपस्कर की क्षमता है और पेलोडरों का उपयोग क्रेनों की क्षमता के आधार पर किया जाएगा। प्रचालन कुशलता लदाई तथा उतराई प्रचालन के लिए समान रूप से सुविचारित की गई है।

(ख) जैसाकि पहले बताया गया है, मौजूदा प्रस्ताव 100 टन की चार हारबर मोबाइल क्रेनों का प्रयोग प्रस्तावित करता है। तकनीकी परामर्शदाता ने अपनी रिपोर्ट में सुझाव दिया है कि फ्लोटिंग क्रेन थंगम (150 टन क्षमता) 100 टन हारबर मोबाइल क्रेन से तुलना की जाए। तथापि, प्रचालनात्मक प्रतिबंधों की वजह से शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए क्रेन का इस्तेमाल नहीं किया जा सकता। दूसरी तरफ, परामर्शदाता ने सुझाव दिया है कि प्रत्येक 15 टन क्षमता की छह ईएलएल क्रेनें भी 100 टन एचएमसी के समकक्ष सुविचारित की जा सकती हैं और इनका उपयोग सभी प्रकार के सुविचारित कार्गो अर्थात् शुष्क बल्क, स्टील और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए किया जा सकता है। इसलिए, सर्वोत्तम क्षमता के परिकलन के प्रयोजन के लिए, सीएचपीटी ने क्रेनों का उपयोग निम्नवत् परिकल्पित किया है:-

कार्गो	क्रेनों की सं.	अभ्युक्तियां
शुष्क बल्क	5 एचएमसी	थंगम क्रेन इस कार्गो का प्रहस्तन करने में समर्थ नहीं होगी और इसलिए ईएलएल क्रेनों के समय सुविचारित नहीं किए गए अब सुविचारित किए गए हैं।
स्टील और ब्रेक बल्क	6 एचएमसी	थंगम तथा ईएलएल क्रेनें यह कार्गो प्रहस्तित करने के लिए समर्थ होगा और इसलिए विचार किया गया है।

(vi) एलएल (घाट क्रेनें) और एफ.सी. थंगम की उत्पादकता

(क) 15 टन घाट क्रेनों तथा 150 टन एफ.सी. थंगम के लिए उत्पादकता स्तरों हेतु मानक विकसित करने के लिए, पिछले आंकड़ों का ज्यादा इस्तेमाल नहीं किया जाएगा क्योंकि तैनाती पैटर्न में बड़े बदलाव किए जाएंगे जब निजी पीपीपी प्रचालक द्वारा प्रचालन में लाए जाते हैं। उदाहरणार्थ, पिछली अवधि में क्रेन का उपयोग दर्शाता है कि क्रेनों का मुश्किल से उपयोग किया गया था जो उस समय नहीं हो सकता जब पीपीपी प्रचालक द्वारा कार्य के लिए तैनात किए जाते हैं। इसी तरह, एफ.सी. थंगम भी केवल भारी लिफ्टों की तैनाती की बजाय सामान्य कार्गो प्रहस्तन कार्य के लिए तैनात किया जाएगा। घाट क्रेनों तथा एफ.सी. थंगम की उत्पादकता के लिए मानक इन कारकों पर विचार करते हुए विपश्चित किए गए हैं।

- (ख) पूर्ववर्ती भाग में, यह दर्शाया गया था कि 15 टन क्षमता की छह घाट क्रेन एक हारबर मोबाइल क्रेन के बराबर होगी। इसका अर्थ होगा कि छह क्रेनों की उत्पादकता एक एचएमसी द्वारा अर्जित उत्पादकता से मेल खानी चाहिए। टीएमपी द्वारा अंगीकृत मानकों के अनुसार बल्क, स्टील तथा बैग वाले कार्गो के प्रहस्तन के लिए एचएमसी की उत्पादकता क्रमशः 12,500 टन, 6000 टन और 3750 टन प्रतिदिन है। यह यार्डस्टिक लागू करते हुए, घाट क्रेन पर उत्पादकता बल्क, स्टील और बैग वाले तथा अन्य कार्गो के लिए क्रमशः 2100 टन, 1000 टन और 625 टन प्रतिदिन परिगणित होता है।
- (ग) एफ.सी. थंगम के मामले में, इसे एक एचएमसी के समकक्ष माना जा रहा है। तथापि, यह देखा जाना चाहिए कि यह फ्लोटिंग क्रेन प्रचालनात्मक बाध्यताओं की वजह से बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए तैनात नहीं किया जा सकता। यह स्टील तथा बैग वाले तथा अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए तैनात किया जा सकता है। इस क्रेन की उत्पादकता उस एचएमसी के बराबर होनी चाहिए। इसलिए, स्टील और बैग वाले तथा अन्य कार्गो के लिए उत्पादकता क्रमशः 6000 टन और 3750 टन है।
- (घ) नीचे दी गई तालिका इस प्रणाली की सर्वोत्तम क्षमता का परिकलन दर्शाती है।

कार्गो प्रकार	कार्गो हिस्सेदारी (प्रतिशत में) (ii)	प्रहस्तन दर अथवा जलयान दिवस आउटपुट (टन/दिवस) – 70 प्रतिशत कुशलता पर परिकल्पित (iii)	100 प्रतिशत कुशलता पर प्रहस्तन दर टनों में प्रति घंटा – (प्रहस्तन दर/24 घंटे/70 प्रतिशत) (iv)	मानक कार्य घंटे प्रतिवर्ष – टीएमपी दिशानिर्देश (v)	तैनाती योग्य क्रेनों की सं. (vi)	आबंटित क्षमता (टन) - (ii) x (iv) x (v) x (vi)
शुष्क बल्क (खाद्यान्न और उर्वरक सहित)	69%	12500	744	4000	5	10,267,200
स्टील और बैग वाला कार्गो	14%	6000	357	4000	6	1,199,520
अन्य ब्रेक बल्क	17%	3750	223	4000	6	909,840
कुल सर्वोत्तम क्षमता (टन)						12,376,560

यहां पर उल्लेख करना उल्लेखनीय है कि उपर्युक्त तालिका के कॉलम 2 में निर्दिष्ट बर्थ पर प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित विभिन्न प्रकार के कार्गो की हिस्सेदारी वर्ष 2012-13 के दौरान चेन्नई पत्तन में प्रहस्तित इन कार्गो के प्रतिशत हिस्सेदारी पर आधारित है। साध्यता रिपोर्ट से सार में वर्ष 2012-13 के लिए प्रहस्तित कार्गो नीचे दी गई तालिका में दर्शाया गया है। यह देखा जा सकता है कि कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी वही है जो उपर्युक्त तालिका में इस्तेमाल की जा सकती है।

चेन्नई पत्तन में 2012-13 में प्रहस्तित कार्गो के प्रकार

कार्गो प्रकार	2012-13 के लिए यातायात	यातायात हिस्सेदारी
शुष्क बल्क और उर्वरक	62,43,000	69%
लोह और अयस्क	12,92,000	14%
अन्य बल्क कार्गो	14,71,000	17%
कुल	90,12,243	100%

प्रत्येक प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए एचएमसी हेतु सुविचारित प्रहस्तन दर अधिसूचना सं. जी-201 दिनांक 12 अगस्त 2012 द्वारा “तृतीकोरिन पत्तन में अभियांत्रिक प्रहस्तन अवसंरचना का अपग्रेडेशन” के लिए प्रशुल्क आदेश के मामले में टीएमपी द्वारा यथा अनुमोदित है। यही कार्यपद्धति इस परियोजना के लिए भी उपयुक्त सुविचारित की गई थी। टीएमपी ने 4000 कार्य घंटे प्रतिवर्ष के मानक पर विचार किया था। इसलिए, 70 प्रतिशत प्रहस्तन कुशलता पर ये दैनिक क्षमताएं 100 प्रतिशत कुशलता स्तरों पर प्रति घंटा प्रहस्तन दर में परिवर्तित की गई थीं। कुशलता स्तरों में कटौती बाद

में केवल 4000 कार्य घंटे प्रतिवर्ष पर समग्र क्षमता पर विचार करते समय लागू किए गए थे। इन गणनाओं के आधार पर, प्रणाली की समग्र क्षमता 12.325 मिलियन टन परिगणित की गई थी। इसे उपर्युक्त तालिका में दर्शाया गया है।

(viii) पूंजी लागत :

(क) परियोजना के लिए पूंजी लागत मौजूदा अनुमानों और प्रचलित दरों के आधार पर तकनीकी परामर्शदाता द्वारा परिगणित की गई है। परियोजना के लिए पूंजी लागत नीचे दी गई है:-

पूंजी लागत	रु० लाखों में
हारबर मोबाइल क्रेन (100 टन) — 4 सं.	10,328
होपर (टायर माउंटेड) — 35 टन — 6 सं.	120
डम्पर (20 टन) — 45 सं.	1,395
फ्रंट एंड लोडर — घन मी. — 3 सं.	210
ईएलएल क्रेन (15 टन) — 6 सं.	1,556
एफसी थंगम (150 टन) — 1 सं.	1,801
आकस्मिकता	603
विविध लागत	801
कुल	16,814

नए उपस्करों अर्थात् एचएमसी, होपर, डम्पर तथा फ्रंट एंड लोडरों के लिए लागत मौजूदा अनुमानों के आधार पर उपलब्ध करवाई गई है। चेन्नई पत्तन के स्वामित्व वाली क्रेनों अर्थात् एफसी थंगम और ईएलएल क्रेनों की लागत क्रेनों की लिखित मूल्य के आधार पर सुविचारित की गई है। 5 प्रतिशत की विविध लागत टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार परिकल्पित की गई है।

(ix) प्रचालन लागत :

- (क) परियोजना के लिए प्रचालन लागत जहां कहीं संभव हो टीएमपी के दिशानिर्देशों के आधार पर परिगणित की गई है। उदाहरणार्थ, एचएमसी के लिए ईंधन आवश्यकता 70 लिटर प्रति घंटा प्रति 100 टन एचएमसी के प्रतिमानक के आधार पर परिकल्पित की गई है। पहले उल्लिखित तूतीकोरिन पत्तन के प्रशुल्क आदेश के मामले में टीएमपी द्वारा अनुमोदित किया गया था। यहां पर उल्लेख करना उल्लेखनीय है कि डम्पर्स तथा पेलोडरों की ईंधन आवश्यकता के लिए कोई प्रतिमानक उपलब्ध नहीं हैं। इसलिए, इसे चेन्नई पत्तन न्यास में पिछले अनुभव और मौजूदा स्टीवडोरों द्वारा देखे गए मौजूदा स्तरों के माध्यम से प्राप्त किया गया था।
- (ख) अनुरक्षण, बीमा और सामान्य व्ययों जैसे शीर्षों पर व्यय के मामले में, नीचे दी गई तालिका के कॉलम 2 में यथा निर्दिष्ट टीएमपी द्वारा सुझाए गए प्रतिमानक परिकल्पित किए गए हैं। मूल्यहास के प्रयोजन के लिए, टीएमपी दिशानिर्देश सुझाव देते हैं कि कम्पनी अधिनियम के प्रावधानों पर विचार किया जाना चाहिए। कम्पनी अधिनियम 2013 के अनुसार प्रावधान (धारा 123 की अनुसूची II देखें) सुझाव देते हैं कि हैवी लिफ्ट उपस्करों का उपयोगी जीवनकाल 20 वर्ष माना जाना चाहिए। इससे 5 प्रतिशत वार्षिक की दर से मूल्यहास हुआ है। तथापि, अधिनियम यह सुझाव भी देता है कि मूल्यहास दर में तीन शिफ्ट प्रचालन के मामले में मौजूदा दर के 100 प्रतिशत तक बढ़ाई जानी चाहिए। इसका अर्थ होगा कि 5 प्रतिशत की मूल्यहास दर दोगुनी होकर 10 प्रतिशत हो जाएगी। मूल्यहास के प्रयोजन के लिए, पूंजी लागत का 10 प्रतिशत मूल्य परिकल्पित किया गया है।
- (ग) इस प्रस्ताव के प्रयोजन के लिए सुविचारित प्रचालन लागत नीचे दिए गए हैं:

शुष्क बल्क कार्गो (उर्वरक सहित)

प्रचालन लागत	प्रतिमानक	उपस्करणों की सं.	कार्य घंटे प्रतिवर्ष	इकाई दर (रु.)	कुल लागत – गणना	कुल लागत (रु. लाख)
ईंधन —क्रेन के लिए	70 लिटर/घंटा/क्रेन	5 (5 क्रेन 69 प्रतिशत की आबंटित क्षमता के साथ)	4000	55	70 लिटर प्रति घंटा प्रति क्रेन x 5 क्रेन x रु 55 प्रति लिटर x 4000 घंटे प्रतिवर्ष x 69%	531
ईंधन — डम्पर	20 लिटर/घंटा/डम्पर	45	4000	55	20 लिटर प्रति घंटा प्रति डम्पर x रु 55 प्रति लिटर x 4000 घंटे प्रतिवर्ष	1980
ईंधन — पेलोडर	10 लिटर/घंटा/पेलोडर	3	4000	55	10 लिटर प्रति घंटा प्रति पेलोडर x 3 पेलोडर x रु 55 प्रति लिटर x 4000 घंटे प्रतिवर्ष	66
अनुरक्षण	पूँजी लागत का 5 प्रतिशत	-	-	-	5% x 10894 लाख	545
बीमा	पूँजी लागत का 1%	-	-	-	1% x 10894 लाख	109
मूल्यहास	पूँजी लागत का 10%	-	-	-	10% x 10894 लाख	1089
अन्य व्यय		-	-	-	5% x 10894 लाख	545
लाइसेंस शुल्क	रु. 4633 प्रति 100 वर्ग मी. प्रति माह	-	-	-	4633 x 2940/100 x 12	17
कुल प्रचालन लागत						4882

स्टील, बैग वाला और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो

प्रचालन लागत	प्रतिमानक	उपस्करणों की सं.	कार्य घंटे प्रतिवर्ष	इकाई दर (रु.)	कुल लागत – गणना	कुल लागत (रु. लाख)
ईंधन — 5 एचएमसी और समकक्ष क्रेन (4 एचएमसी और 1 एचएमसी समकक्ष (6 ईएलएल क्रेन 1 एचएमसी के बराबर मानी गई हैं))	70 लिटर/घंटा/क्रेन	5 (31 प्रतिशत की आबंटित क्षमता के साथ 5 क्रेन)	4000	55	70 लिटर प्रति घंटा प्रति क्रेन x 5 क्रेन x रु 55 प्रति लिटर x 4000 घंटे प्रतिवर्ष x 31%	239
ईंधन — 1 एचएमसी समकक्ष क्रेन (1 एचएमसी के समकक्ष सुविचारित एफसी थंगम)	70 लिटर/घंटा/क्रेन	100 प्रतिशत की आबंटित क्षमता के साथ 1 क्रेन	4000	55	70 लिटर प्रति घंटा प्रति क्रेन x 1 क्रेन x रु 55 प्रति लिटर x 4000 घंटे प्रतिवर्ष	154
अनुरक्षण	आबंटित पूँजी लागत का 5 प्रतिशत	-	-	-	5% x 5920 लाख	296
बीमा	आबंटित पूँजी लागत का 1 प्रतिशत	-	-	-	1% x 5920 लाख	59
मूल्यहास	आबंटित पूँजी लागत का 10 प्रतिशत	-	-	-	10% x 5920 लाख	592
लाइसेंस शुल्क	रु. 4633 प्रति 100 वर्ग मीटर प्रति माह अथवा उसका भाग	-	-	-	4633 x 920 वर्ग मी./100 x 12	6
अन्य व्यय		-	-	-	5% x 5920 लाख	296
कुल प्रचालन लागत						1642

(x) वार्षिक राजस्व अपेक्षा निम्नवत् अनुमानित की गई है :

	विवरण	शुष्क बल्क कार्गो (उर्वरक सहित) (रु० लाख)	स्टील, बैग वाला तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो (रु० लाख)
1	कुल प्रचालन लागत	4882	1642
2	16% आरओसीई	1743	947
	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	6625	2589

(xi) वार्षिक राजस्व अपेक्षा का पृथक्करण नीचे दिया गया है :

प्रशुल्क समूह	% हिस्सेदारी	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (रु० लाख) शुष्क बल्क कार्गो	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (रु० लाख) स्टील, बैग वाला तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए (रु० लाख)
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	95%	6,294	2,459
विविध प्रभार	5%	331	130
कुल		6,625	2,589

(xii) सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें नीचे दी गई हैं:-

(क) शुष्क बल्क (उर्वरक सहित)

शुष्क बल्क (खाद्यान्न तथा उर्वरक सहित)	विदेशी (रु० प्रति टन)	तटीय (रु० प्रति टन)
प्रहस्तन प्रभार	66.63	39.98
विविध प्रभार	3.51	2.10

(ख) स्टील और बैग वाला कार्गो

स्टील और बैग वाला कार्गो	विदेशी (रु० प्रति टन)	तटीय (रु० प्रति टन)
प्रहस्तन प्रभार	100.64	60.38
विविध प्रभार	5.30	3.18

(ग) ब्रेक बल्क कार्गो

अन्य ब्रेक बल्क	विदेशी (₹ प्रति टन)	तटीय (₹ प्रति टन)
प्रहस्तन प्रभार	161.11	96.66
विविध प्रभार	8.48	5.09

7.1 निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीएचपीटी के प्रस्ताव दिनांक 17 अक्टूबर, 2013 और 21 अक्टूबर, 2013 उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों और भावी आवेदकों (सीएचपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई सूची के अनुसार) को हमारे पत्र दिनांक 22 अक्टूबर, 2013 द्वारा उनकी टिप्पणियां 1 नवम्बर, 2012 तक भेजने के लिए अग्रेषित किए गए थे। उपयोक्ताओं को सूचित किया गया था कि प्रत्युत्तर देने के लिए कोई और विस्तार नहीं दिया जाएगा और यदि उनसे टिप्पणियां प्राप्त नहीं होती हैं तो यह मान लिया जाएगा कि उन्हें कोई टिप्पणी नहीं करनी है। मै. आईएमसी लिमिटेड से प्राप्त टिप्पणियां सीएचपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। सीएचपीटी ने आईएमसी की टिप्पणियों पर कोई प्रतिसाद नहीं दिया था।

7.2 आईसीसी शिपिंग एसोसिएशन से प्राप्त टिप्पणियां सीएचपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 18 नवम्बर, 2013 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था।

7.3 उपयोक्ता संगठनों में से एक अर्थात् इंजीनियरिंग एक्सपोर्ट प्रमोशन काउंसिल (ईईपीसी) ने अपने ईमेल दिनांक 31 अक्टूबर, 2013 द्वारा अपने निवेदन किए थे। ईईपीसी द्वारा किए गए निवेदन संदर्भित सीएचपीटी के प्रस्ताव के लिए प्रासंगिक नहीं पाए गए थे। तथापि, ईईपीसी की टिप्पणियां सीएचपीटी को उनके द्वारा उपयुक्त कार्रवाई के लिए अग्रेषित की गई थीं।

8. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, सीएचपीटी से हमारे पत्र दिनांक 30 अक्टूबर, 2013 द्वारा विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 18 नवम्बर, 2013 द्वारा हमारे प्रश्नों का जवाब दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उनपर सीएचपीटी के प्रत्युत्तर का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:—

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीएचपीटी से प्राप्त जवाब
1	सर्वोत्तम क्षमता :	
(i)	सीएचपीटी ने बताया है कि उसने वर्ष 2012-13 के दौरान प्रचलित कार्गो मिश्रण के आधार पर शुष्क बल्क के कार्गो मिश्रण और उर्वरक, लौह तथा अयस्क और अन्य बल्क कार्गो पर क्रमशः 69 प्रतिशत, 14 प्रतिशत और 17 प्रतिशत पर विश्वास किया गया है। इस संबंध में, सीएचपीटी पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2010-11 से 2012-13 के दौरान उस प्रचलित कार्गो मिश्रण की औसत पर विचार करे, जैसा यह सीएचपीटी में कार्गो मिश्रण की स्पष्ट तस्वीर में दर्शाया गया है।	हमें विश्वास है कि पिछले 3 वर्षों में, पत्तन में प्रहस्तित कार्गो की प्रोफाइल में महत्वपूर्ण बदलाव हुए हैं। इसलिए, औसत मूल्य का प्रयोग आबंटित क्षमता की गणना में प्रतिनिधि नमूना नहीं होगा। इसकी बजाय, वर्ष 2012-13 से संबंधित और अद्यतन मूल्य सुविधा पर देखी गई वास्तविक कार्गो वितरण की सही तस्वीर पेश करेगा।
(ii)	कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) में तुना में बार्ज प्रहस्तन जेट्टी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय, फ्लोटिंग क्रेन की तैनाती के लिए शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर क्रमशः 22776 टन/दिन, 12144 टन/दिन और 7584 टन/दिन पर सुविचारित की गई है। उक्त आदेश टीएएमपी की वेबसाइट पर डाला गया है। सीएचपीटी अपनी गणना में उक्त उत्पादकता पैरामीटरों पर विचार करते हुए अपनी सर्वोत्तम क्षमता की समीक्षा करें क्योंकि फ्लोटिंग क्रेन सीएचपीटी द्वारा अपनी क्षमता गणना में एचएमसी के समकक्ष मानी गई है।	उल्लिखित तुलना में बार्ज प्रहस्तन सुविधा जिसमें फ्लोटिंग क्रेन की इस परियोजना में फ्लोटिंग क्रेन के प्रयोग से तुलना नहीं की जा सकती। आरोप्य कारण यह है कि तुना परियोजना में फ्लोटिंग के साथ डम्प बार्ज का प्रयोग शामिल है जबकि वर्तमान प्रस्ताव फ्लोटिंग क्रेन को केवल उपस्कर के रूप में प्रयोग का प्रस्ताव करता है। किन्तु, चेन्नई पत्तन न्यास में फ्लोटिंग क्रेन ने वर्ष 2012-13 में केवल 6681 टन प्रहस्तन किया है। इस संबंध में, फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता के संबंध में प्रस्ताव में लगाए गए अनुमान बनाए रखे जाएं।
II	पूँजी लागत :	
(i)	सीएचपीटी द्वारा प्रेषित यातायात पूर्वानुमानों के अनुसार, सुविधा वर्ष 2015-16 के दौरान शुष्क बल्क एवं उर्वरक, लौह एवं स्टील और अन्य बल्क कार्गो के लगभग 11 मिलियन टन का प्रहस्तन करेगा और धीरे-धीरे बढ़कर यह वर्ष 2018-19 तक 14 मिलियन टन प्रहस्तन करेगा। ऐसे परिदृश्य में, उपस्कर का बेड़ा तैनात करने का प्रस्ताव करने का कारण, जिसमें केवल लगभग 12.5 मिलियन टन प्रहस्तन करने की सर्वोत्तम क्षमता है, स्पष्ट नहीं है। सीएचपीटी स्थिति स्पष्ट करे।	परियोजना के लिए यातायात पूर्वानुमान सुविधा में संभावित टनभार है। यदि यातायात क्षमता को पार करता है और बीओओ प्रचालक सर्वोत्तम स्तरों पर उपस्करों का उपयोग करने में समर्थ है, वह सर्वोत्तम क्षमता से अधिक यातायात का प्रहस्तन कर सकता है। यातायात के वर्ष 2018-19 में सर्वोत्तम क्षमता अर्थात् वर्ष 2017-18 के लिए 12.2 मिलियन टनों में और वर्ष 2018-19 के लिए यह 12.98 मिलियन यातायात अनुमान है। यातायात के क्षमता से अधिक होने की स्थिति में, चेन्नई पत्तन क्षमता में उपयुक्ततः बढ़ोतरी के समय

		उपयुक्त निर्णय ले सकता है।
(ii)	प्रस्ताव में, सीएचपीटी ने बताया है कि 45 डम्पर, 3 फ्रंट एंड लोडर और 6 होपर क्रेनों की क्षमता के आधार पर उपयोग किए जाएंगे। इस संबंध में, सीएचपीटी शुष्क बल्क एवं उर्वरक, लौह तथा अयस्क और अन्य बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए सुविधा पर उपयोग किए जाने हेतु परिकल्पित उपर्युक्त प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की संख्या के औचित्य के लिए गणनाओं के साथ विश्लेषण भेजें, यह दर्शाते हुए कि प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की उत्पादकता विभिन्न उपस्कर की मात्रा प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित प्रत्येक प्रकार के कार्गो की मात्रा के साथ कमनस्यूरेट करते हुए।	प्रस्ताव के साथ जमा की गई साध्यता रिपोर्ट का खंड 5.4.2. निम्नवत् पठित है: <i>होपर्स में प्राप्त बल्क कार्गो 25 टन क्षमता के डम्पर्स में उतारा जाएगा और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्डों में ले जाया जाएगा। एक वर्ष में प्रहस्तित किए जाने वाले कुल बल्क कार्गो पर विचार करते हुए, डम्पर्स की क्षमता और बर्थों से भंडारण यार्ड की दूरी, समान क्षमता के 45 डम्पर प्रस्तावित किए गए हैं। कार्गो एकत्रण के लिए कि घाट पर स्पिल्स और अन्य विविध प्रयोजनों के लिए जो प्रचालन से प्रकट हुआ, 5 घन मीटर क्षमता के फ्रंट एंड लोडर्स की तीन संख्या की अनुशंसा की गई है।</i> प्रशुल्क प्रस्ताव तैयार करने में इसपर विचार किया गया था।
(iii)	सीएचपीटी प्रस्तावित उपस्कर जैसे एचएमसी, होपर, डम्पर, फ्रंट एंड लोडर की लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। सीएचपीटी द्वारा अपनी गणनाओं में यथा सुविचारित उक्त उपस्कर की लागत निर्धारित करने के लिए गणनाएं भेजें।	सीएचपीटी ने उपस्करों की लागतों पर पहुंचने के लिए एकत्रित प्रोफार्मा बिल उपलब्ध करवाया है।
(iv)	सीएचपीटी अपने पूंजी लागत अनुमानन में सीएचपीटी द्वारा यथा सुविचारित एफसी थंगम तथा ईएलएल क्रेनों की 6 सं. का लिखित मूल्य दर्शाते हुए परिसंपत्ति रजिस्टर का प्रासंगिक सार भेजें।	सीएचपीटी ने फ्लोटिंग क्रेन तथा ईएलएल क्रेनों वाले परिसंपत्ति रजिस्टर के ब्योरे भेजे हैं।
(v)	पूंजी लागत के लगभग 5 प्रतिशत की दर से (एफसी थंगम और ईएलएल क्रेनों की लागत अतिरिक्त) आकस्मिकताओं पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।	वर्कशाप की स्थापना और अन्य अप्रत्याशित व्यय जो लागू किए जाने के समय आ सकते हैं, के लिए आकस्मिकता उपलब्ध करवाई गई है। आकस्मिकता एफसी थंगम तथा ईएलएल क्रेनों की लागत से संबंधित व्यय के लिए आकस्मिकता पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि बीओओ प्रचालक से यह अपेक्षा की जाती है कि इन परिसंपत्तियों का लिखित मूल्य भुगतान करते हुए इन परिसंपत्तियों का अधिग्रहण करे। लिखित मूल्य पहले ही निर्धारित किया जा चुका है और इस संबंध में कोई अनिश्चितता नहीं है। इसलिए, आकस्मिकता की गणना के प्रयोजन के लिए इन्हें अलग रखा गया था।
III	प्रचालन लागतें :	
(i)	20 लिटर प्रति घंटा प्रति डम्पर के ईंधन उपभोग पर विचार करने के आधार का औचित्य बताएं, दिया गया है कि कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) में बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय, लगभग 4 लिटर प्रति घंटा प्रति डम्पर के ईंधन उपभोग पर विचार किया गया है।	डम्पर्स के लिए ईंधन आवश्यकता वर्तमान परियोजना विशेषता और डम्पर्स का प्रयोग करते हुए निष्पादित किए जाने वाले कार्य उन्हें उपलब्ध करवाने के बाद अंशधारकों के साथ चर्चा के आधार पर लिए गए हैं। इसलिए, कोलकाता पत्तन बहुउद्देशीय बर्थ के मामले में लगाए गए अनुमानों के साथ उसकी तुलना करना उचित नहीं होगा।
(ii)	10 लिटर प्रति घंटा प्रति फ्रंट एंड लोडर के ईंधन उपभोग पर विचार करने हेतु आधार का औचित्य बताएं।	फ्रंट एंड लोडर्स के लिए ईंधन आवश्यकता वर्तमान परियोजना विशेषता और पेलोडर्स का प्रयोग करते हुए निष्पादित किए जाने वाले कार्य उन्हें उपलब्ध करवाने के बाद अंशधारकों के साथ चर्चा के आधार पर लिए गए हैं।
(iii)	सीएचपीटी ने सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित किए जाने के समय 100 टन एचएमसी के समकक्ष 6 ईएलएल क्रेनों पर विचार किया है। 6 ईएलएल क्रेनों का लिखित मूल्य पूंजी लागत अनुमानन में लिया गया है। तथापि, एचएमसी के प्रचालन के लिए यथा लागू ईंधन उपभोग पर विचार करने की बजाय ईएलएल क्रेनों के प्रचालन के लिए बिजली लागत का अनुमान नहीं लगाने का कारण स्पष्ट नहीं है, दिया गया है कि 2008 अपफ्रंट दिशानिर्देश ईएलएल क्रेनों के लिए बिजली उपभोग प्रतिमानक विनिर्दिष्ट करते हैं। सीएचपीटी इस संबंध में प्रचालन लागत अनुमानन संशोधित करे। ऐसा करते समय, अपनी गणना में ईएलएल क्रेनों के प्रचालन के लिए सीएचपीटी द्वारा सुविचारित बिजली की प्रति इकाई लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भी भेजें।	प्रचालन लागत टीएमपी द्वारा दिए गए सुझावों के आधार पर पुनर्गणित किए गए हैं और संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है।
(iv)	इसी तरह, सीएचपीटी ने सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के समय 1 एचएमसी के समकक्ष 1 फ्लोटिंग क्रेन पर विचार किया है। तदनुसार, इसने फ्लोटिंग क्रेन के लिए ईंधन	कांडला में तुना ओबीटी के मामले में फ्लोटिंग क्रेन डम्प बार्ज के साथ टेण्डम में प्रचालन कर रही है। तथापि, चेन्नई पत्तन के मामले में, मौजूदा

	उपभोग रूप में एचएमसी के लिए यथा लागू ईंधन उपभोग पर विचार किया है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जैसाकि पहले बताया गया है, केपीटी में तुना की बार्ज प्रहस्तन जेट्टी, फ्लोटिंग क्रैन की तैनाती परिकल्पित की गई है। उक्त मामले में, कार्य घंटों के दौरान 96 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग और निष्क्रिय घंटों के दौरान 12 लिटर प्रति घंटा पर विचार किया गया है। इस संबंध में ब्योरे केपीटी के आदेश में उपलब्ध करवाए गए हैं। सीएचपीटी फ्लोटिंग क्रैन के ईंधन उपभोग की समीक्षा करें।	परिस्थितियों में फ्लोटिंग क्रैन इस्तेमाल की जाएगी। इसलिए, तुना परियोजना और मौजूदा परियोजना में फ्लोटिंग क्रैन के लिए प्रचालन का मोड तुलनीय नहीं हैं। शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए फ्लोटिंग क्रैन पर विचार नहीं करने का यह कारण है। इसलिए, प्रस्ताव के हिस्से के रूप में फ्लोटिंग क्रैन के लिए उपलब्ध करवाए गए अनुमान बनाए रखे गए हैं।
(v)	सीएचपीटी ने रु 4633/-प्रति 100 वर्ग मी. प्रति माह रूप में लाइसेंस शुल्क दर्शाया है। इस संबंध में, सीएचपीटी अपने दरमान का संदर्भ देते हुए उक्त पर विचार करने के लिए आधार जरूरी गणनाओं द्वारा समर्थित करते हुए भेजे।	लाइसेंस शुल्क चेन्नई पत्तन न्यास के प्रचलित दरमान पर आधारित है।
IV	छरमान :	
(i)	सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव में बताया है कि शुष्क बल्क कार्गो के मामले में प्रस्तावित दर जलयान से तट तक कार्गो के आयात चक्र के मामले में तट से यार्ड तक और जलयान से तट और निर्यात चक्र के मामले में विलोमतः आवागमन हेतु समेकित दर है। इसी तरह, सीएचपीटी ने भी बताया है कि शुष्क बल्क कार्गो से इतर सभी कार्गो के मामले में, प्रस्तावित दर आयात चक्र के मामले में जलयान से तट और निर्यात चक्र के मामले में विलोमतः प्रहस्तन के लिए है। प्रत्येक कार्गो श्रेणी के मामले में प्रदान की जाने वाली विभिन्न सेवाओं को स्पष्ट रूप से सूचीबद्ध करते हुए प्रशुल्क अनुसूची में इस संबंध में उपयुक्त नोट निर्धारित किया जाए।	प्रशुल्क प्रस्ताव के अनुबंध में दिए गए दरमान अनुसूची में प्रशुल्क प्रस्तावित किए गए हैं। प्रशुल्कों से संबंधित सेवाओं का विवरण संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव के साथ संलग्न की गई प्रशुल्क अनुसूची में उपलब्ध करवाया गया है।
(ii)	दिया गया है कि सीएचपीटी ने किसी कार्यनिष्पादन संबंधित प्रहस्तन दरों का प्रस्ताव नहीं किया है, ऐसी शर्त प्रस्तावित करने के कारण जो केवल तभी प्रासंगिक होते हैं जब कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क निर्धारित किए जाते हैं, स्पष्ट नहीं है। सीएचपीटी कार्यनिष्पादन संबंधित प्रहस्तन दरों को शासित करने वाली शर्तों को प्रस्तावित करने की प्रासंगिकता स्पष्ट करें।	सीएचपीटी ने प्रत्येक कार्गो के प्रहस्तन के लिए कार्यनिष्पादन मानक संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव के साथ अनुबंधित किए हैं।
(iii)	विविध प्रभारों की लेवी द्वारा आच्छादित सेवाओं की सूची भी निर्धारित करें।	विविध सेवाएँ शीर्ष के अधीन उपलब्ध करवाई जाने वाली सेवाओं की सूची दरमान वाली अनुसूची में शामिल की गई है।
(iv)	सीएचपीटी ने अनुसूची (2) के लिए प्रस्तावित सामान्य टिप्पणी कि प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परन्तु 1 जनवरी 2013 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में केवल 60 प्रतिशत भिन्नता की सीमा तक। इस संदर्भ में, सीएचपीटी ने पुष्टि की है कि पत्तन द्वारा सुविचारित पूंजी लागत और प्रचालन लागत अनुमान वर्ष 2013 के दौरान यथा प्रचलित हैं।	प्रस्ताव में यथा निर्दिष्ट पूंजी तथा प्रचालन लागतें मौजूदा अनुमानों पर आधारित हैं। इसलिए, दिशानिर्देशों के अनुसार प्रशुल्क प्रस्ताव में प्रस्तावित वृद्धि बनाए रखी गई है।
(v)	2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.15 में बताया गया है कि उपयोक्ताओं से प्रचालक पर आरोप्य उचित स्तरों से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं है। यह शर्त 2005 दिशानिर्देशों, 2008 दिशानिर्देशों एवं 2013 दिशानिर्देशों के अधीन सभी महापत्तन न्यासों के दरमान में एकसमान रूप से निर्धारित की गई है। उपर्युक्त खंड में निर्धारित सिद्धांत से लेते हुए, निजी टर्मिनल प्रचालकों के दरमान में भी सामान्य शर्त निर्धारित की गई है कि जहां बर्थ किराया यह कहते हुए प्रचालक द्वारा संग्रहीत नहीं किया जाता है कि यदि पोत टर्मिनल प्रचालक की तट आधारित सुविधाओं की खराबी अथवा अनुपलब्धता की वजह से अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है, तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत संबद्ध महापत्तन न्यास को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष छूट टर्मिनल प्रचालक द्वारा स्वीकृत की जाएगी। यह सामान्य शर्त प्रशुल्क अनुसूची में शामिल की जाए।	बर्थ किराया प्रभारों की वसूली से संबंधित सामान्य शर्त यथा सुझाव दरमान में शामिल की गई है।
(vi)	सीएचपीटी कार्यनिष्पादन मानकों के लिए अनुसूची प्रेषित करे क्योंकि संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अधिसूचना के लिए सुविधा से संबंधित कार्यनिष्पादन मानकों के साथ शामिल की जानी है।	सीएचपीटी ने यथा अपेक्षित कार्यनिष्पादन मानक भेजे हैं।

9. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 1 नवम्बर 2013 को चेन्नई में सीएचपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, सीएचपीटी और मद्रास चेम्बर ऑफ कॉमर्स तथा इंडस्ट्री (एमसीसीआई) ने अपने निवेदन किए थे।

10. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, सीएचपीटी से हमारे पत्र दिनांक 4 नवम्बर 2013 द्वारा कुछ बिन्दुओं पर कार्यवाई करने/सूचना प्रेषित करने का अनुरोध किया गया था। हमारे पत्र दिनांक 11 नवम्बर 2013 द्वारा अनुस्मारक के बाद, सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 18 नवम्बर 2013 द्वारा जवाब दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए बिन्दुओं और उन पर सीएचपीटी द्वारा दिए गए जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए बिन्दु	सीएचपीटी का प्रत्युत्तर
(i)	सीएचपीटी इस मामले में परामर्श किए गए उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं को तत्काल लिखे/अनुरोध करे कि वे विषय प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां सीएचपीटी और टीएमपी को एक साथ भेजें। उसके बाद सीएचपीटी उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां इस प्राधिकरण को भेजे। सीएचपीटी से यह सुनिश्चित करने का अनुरोध किया गया था कि यह कार्यवाही 8 नवम्बर 2013 से पहले पूरी कर ली जाए।	सीएचपीटी ने आईसीसी शिपिंग एसोसिएशन और मद्रास चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री की टिप्पणियों पर अपना प्रत्युत्तर भेजा है।
(ii)	संयुक्त सुनवाई के दौरान सीएचपीटी द्वारा दिए गए पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण में निर्दिष्ट परियोजना के परिदृश्य के अनुसार, ब्रेक-बल्क कार्गो तथा स्टील और बैग वाला कार्गो के मामले में कार्गो प्रचालन तट प्रहस्तन तक सीमित किया गया है। सीएचपीटी से तट के प्वाइंट से परे उक्त कार्गो के लिए निकासी योजना के संबंध में स्थिति स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था।	स्टील/बैग वाला कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो की निकासी मौजूदा प्रचालकों द्वारा की जाएगी जो पृथक स्टीवडोरिंग लाइसेंस के अधीन तट निकासी कार्य कर रहे हैं।
(iii)	सीएचपीटी विषय प्रस्ताव के लिए कार्यनिष्पादन मानक तैयार करे और उसे उपयोक्ताओं/संभावी बोलीदाताओं के बीच परिचालित करे तथा उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं को यह सलाह देते हुए उसकी एक प्रति इस प्राधिकरण को भेजे कि वे कार्यनिष्पादन मानकों पर अपनी टिप्पणियां तत्काल सीएचपीटी और इस प्राधिकरण को भेजें। सीएचपीटी इस प्राधिकरण को कार्यनिष्पादन मानकों पर उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां 8 नवम्बर 2013 से पहले भेजें।	सीएचपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 16 नवम्बर 2013 द्वारा कार्यनिष्पादन मानक भेजे थे।

11. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, चेन्नई कस्टम हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचए) और मद्रास चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (एमसीसीआई) से हमारे पत्र दिनांक 4 नवम्बर 2013 द्वारा अधीन अपनी लिखित टिप्पणियां भेजने का अनुरोध किया गया था कि विषय प्रस्ताव सीएचपीटी और इस प्राधिकरण को समानान्तरतः भेजे।

11.2 प्रत्युत्तर में, एमसीसीआई और सीसीएचए ने अपने पत्र दिनांक 11 नवम्बर 2013 और 12 नवम्बर 2013 द्वारा प्रस्ताव पर क्रमशः लिखित टिप्पणियां भेजी थीं। एमसीसीआई और सीसीएचए से प्राप्त हुई लिखित टिप्पणियां सीएचपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 18 नवम्बर 2013 और 22 नवम्बर 2013 द्वारा प्रत्युत्तर भेजा था।

12. सीएचपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 16 नवम्बर 2013 द्वारा यथा प्रेषित कार्यनिष्पादन मानकों की अनुसूची को देखने पर, सीएचपीटी से हमारे पत्र दिनांक 19 नवम्बर 2013 द्वारा कुछ स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 नवम्बर 2013 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए बिन्दु और सीएचपीटी के प्रत्युत्तर नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए बिन्दु	सीएचपीटी का प्रत्युत्तर
(i)	सीएचपीटी ने कुछ उपयोक्ताओं को कार्यनिष्पादन मानकों की उक्त अनुसूची अग्रेषित की थी, यह स्पष्ट नहीं था कि क्या यह सभी प्रासंगिक उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं को भेजी गई है, जैसा संयुक्त सुनवाई के दौरान निर्णय लिया गया था। सीएचपीटी ने पुष्टि की है कि कार्यनिष्पादन मानकों की अनुसूची सभी प्रासंगिक उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं को भेजी गई है।	यह पुष्टि की गई है कि पत्तन ने कार्यनिष्पादन मानकों की अनुसूची 1 नवम्बर 2013 को हुई संयुक्त सुनवाई के दौरान लिए गए निर्णयानुसार सभी प्रासंगिक उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं को अग्रेषित की थी।
(ii)	सीएचपीटी ने न्यूनतम गारंटीशुदा कुशलता से संबंधित शर्तें, न्यूनतम गारंटीशुदा कुशलता में कमी के लिए राजस्व हिस्सेदारी से संबंधित दंड और लिविडेटेड नुकसानों के कार्यनिष्पादन मूल्यांकन तथा गणना को शासित करने वाली शर्तें निर्धारित की हैं। महापत्तन न्यासों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013 का खंड पत्तन न्यास से यह अपेक्षा करता है कि 'कार्यनिष्पादन मानक' प्रस्तावित करे। इस संबंध में, सीएचपीटी से अनुरोध है कि कार्यनिष्पादन मानकों की अनुसूची में उपर्युक्त शर्तें निर्धारित करने की प्रासंगिकता की जांच की जाए।	'न्यूनतम गारंटीशुदा कुशलता' अलग रखने के बाद संशोधित कार्यनिष्पादन मानक और इसे अर्जित नहीं करने की शास्ति भेजी गई है।

13.1 हमारे द्वारा संयुक्त सुनवाई के दौरान अपने ईमेल दिनांक 20 नवम्बर 2013 द्वारा पूछी गई बातों पर जवाब देते समय, सीएचपीटी ने प्रचालन लागतों के भाग बिजली और ईंधन के संबंध में अपने प्रस्ताव को अद्यतन किया है। इसने वार्षिक राजस्व अपेक्षा में बदलाव किया है और प्रस्तावित दरों में तदनुसारी बदलाव किया है। सीएचपीटी के मूल प्रस्ताव दिनांक 17 अक्टूबर 2013 में शामिल पैरामीटरों और अपने पत्र दिनांक 20 नवम्बर 2013 द्वारा प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रस्ताव के बीच तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:

सीएचपीटी प्रस्ताव दिनांक 17 अक्टूबर 2013 में शामिल अनुमान							सीएचपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 20 नवम्बर 2013 के अधीन प्रेषित संशोधित अनुमान						
शुष्क बलक कार्गो (उर्वरक सहित)													
प्रचालन लागत	प्रतिमानक	उपस्करणों की सं.	कार्य घंटे प्रतिवर्ष	इकाई दर (₹0)	कुल लागत – गणनाएं	कुल लागत (₹0 लाख)	प्रचालन लागत	प्रतिमानक	उपस्करणों की सं.	कार्य घंटे प्रतिवर्ष	इकाई दर (₹0)	कुल लागत – गणनाएं	कुल लागत (₹0 लाख)
ईंधन – क्रेन के लिए	70 लिटर/घंटा/क्रेन	5 (5 क्रेनें 69 प्रतिशत की आबंटित क्षमता के साथ)	4000	55	70 लिटर प्रति घंटा प्रति क्रेन x 5 क्रेनें x ₹0 55 प्रति लिटर x 4000 घंटे प्रतिवर्ष x 69%	531	ईंधन – क्रेन के लिए	70 लिटर/घंटा/क्रेन	4 (4 क्रेनें 69 प्रतिशत की आबंटित क्षमता के साथ)	4000	55	70 लिटर प्रति घंटा प्रति क्रेन x 5 क्रेनें x ₹0 55 प्रति लिटर x 4000 घंटे प्रतिवर्ष x 69%	425
-	-	-	-	-	-	-	बिजली – ईएलएल घाट क्रेनों के लिए	75 इकाईयां/घंटा/क्रेन	6 क्रेनें 69 प्रतिशत की आबंटित क्षमता के साथ	4000	9.44	75 इकाईयां प्रति घंटा प्रति क्रेन x 6 क्रेनें x ₹0 9.44 प्रति इकाई x 4000 घंटे प्रतिवर्ष x 69%	117
ईंधन – डम्पर	20 लिटर/घंटा/ डम्पर	45	4000	55	20 लिटर प्रति घंटा प्रति डम्पर x 45 डम्पर x ₹0 55 प्रति लिटर x 4000 घंटे प्रतिवर्ष	1980	ईंधन – डम्पर	20 लिटर/घंटा/ डम्पर	45	4000	55	20 लिटर प्रति घंटा प्रति डम्पर x 45 डम्पर x ₹0 55 प्रति लिटर x 4000 घंटे प्रतिवर्ष	1980
ईंधन – पेलोडर	10 लिटर/घंटा/ पेलोडर	3	4000	55	10 लिटर प्रति घंटा प्रति पेलोडर x 3 पेलोडर x ₹0 55 प्रति लिटर x 4000 घंटे प्रतिवर्ष	66	ईंधन – पेलोडर	10 लिटर/घंटा/ पेलोडर	3	4000	55	10 लिटर प्रति घंटा प्रति पेलोडर x 3 पेलोडर x ₹0 55 प्रति लिटर x 4000 घंटे प्रतिवर्ष	66
अनुस्क्षण	पूँजी लागत का 5%	-	-	-	5% x 10894 लाख	545	अनुस्क्षण	पूँजी लागत का 5%	-	-	-	5% x 10894 लाख	545
बीमा	पूँजी लागत का 1%	-	-	-	1% x 10894 लाख	109	बीमा	पूँजी लागत का 1%	-	-	-	1% x 10894 लाख	109
मूल्यहास	पूँजी लागत का 10%	-	-	-	10% x 10894 लाख	1089	मूल्यहास	पूँजी लागत का 10%	-	-	-	10% x 10894 लाख	1089
अन्य व्यय		-	-	-	5% x	545	अन्य व्यय		-	-	-	5% x 10894	545

					10894 लाख							लाख	
लाइसेंस शुल्क	रु0 4633 प्रति 100 वर्ग मीटर प्रति माह	-	-	-	4633 x 2940/100 x 12	17	लाइसेंस शुल्क	रु0 4633 प्रति 100 वर्ग मीटर प्रति माह	-	-	-	4633 x 2940/100 x 12	17
-	-	-	-	-	-	-	अन्य व्यय					5% x 10894 लाख	545
कुल प्रचालन लागत						4882	कुल प्रचालन लागत					4893	
सीएचपीटी प्रस्ताव दिनांक 17 अक्तूबर 2013 में शामिल अनुमान							सीएचपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 20 नवम्बर 2013 के अधीन प्रेषित संशोधित अनुमान						
स्टील, बैग वाला कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो													
प्रचालन लागत	प्रतिमानक	उपस्करों की सं.	कार्य घंटे प्रतिवर्ष	इकाई दर (रु0)	कुल लागत – गणनाएं	कुल लागत (रु0 लाख)	प्रचालन लागत	प्रतिमानक	उपस्करों की सं.	कार्य घंटे प्रतिवर्ष	इकाई दर (रु0)	कुल लागत – गणनाएं	कुल लागत (रु0 लाख)
ईंधन – 5 एचएमसी और समकक्ष क्रेनों के लिए (4 एचएमसी और 1 एचएमसी समकक्ष (1 एचएमसी के समकक्ष सुविचारित 6 ईएलएल क्रेनें)	70 लिटर/घंटा/क्रेन	5 (31 प्रतिशत की आबंटित क्षमता के साथ)	4000	55	70 लिटर प्रति घंटा प्रति क्रेन x 5 क्रेनें x रु0 55 प्रति लिटर x 4000 घंटे प्रतिवर्ष x 31%	239	ईंधन – 4 एचएमसी के लिए	70 लिटर/घंटा/क्रेन	4 (31 प्रतिशत आबंटित क्षमता के साथ 4 क्रेनें)	4000	55	70 लिटर प्रति घंटा प्रति क्रेन x 5 क्रेनें x रु0 55 प्रति लिटर x 4000 घंटे प्रतिवर्ष x 31%	191
ईंधन – 1 एचएमसी समकक्ष क्रेन के लिए (1 एचएमसी के समकक्ष सुविचारित एफसी थंगम)	70 लिटर/घंटा/क्रेन	100 प्रतिशत की आबंटित क्षमता के साथ 1 क्रेन	4000	55	70 लिटर प्रति घंटा प्रति क्रेन x 1 क्रेन x रु0 55 प्रति लिटर x 4000 घंटे प्रतिवर्ष	154	ईंधन – 1 एचएमसी समकक्ष क्रेन के लिए (1 एचएमसी के समकक्ष सुविचारित एफसी थंगम)	70 लिटर/घंटा/क्रेन	100 प्रतिशत की आबंटित क्षमता के साथ 1 क्रेन	4000	55	70 लिटर प्रति घंटा प्रति क्रेन x 1 क्रेन x रु0 55 प्रति लिटर x 4000 घंटे प्रतिवर्ष	154
-	-	-	-	-	-	-	बिजली – ईएलएल क्रेनों के लिए	75 इकाईयां/प्रति घंटा/क्रेन	31 प्रतिशत की आबंटित क्षमता के साथ 6 क्रेनें	4000	9.44	75 इकाईयां प्रति घंटा प्रति क्रेन x 6 क्रेनें x रु0 10 प्रति इकाई x 4000 घंटे प्रतिवर्ष x 31%	53
अनुरक्षण	आबंटित पूंजी लागत का 5%	-	-	-	5% x 5920 लाख	296	अनुरक्षण	आबंटित पूंजी लागत का 5%	-	-	-	5% x 5920 लाख	296
बीमा	आबंटित पूंजी लागत का 1%	-	-	-	1% x 5920 लाख	59	बीमा	आबंटित पूंजी लागत का 1%	-	-	-	1% x 5920 लाख	59
मूल्यहास	आबंटित पूंजी लागत का 10%	-	-	-	10% x 5920 लाख	592	मूल्यहास	आबंटित पूंजी लागत का 10%	-	-	-	10% x 5920 लाख	592
लाइसेंस शुल्क	रु0 4633 प्रति 100 वर्ग मी. प्रति माह अथवा उसका	-	-	-	4633 x 920 वर्ग मी./100 x 12	6	लाइसेंस शुल्क	रु0 4633 प्रति 100 वर्ग मी. प्रति माह अथवा उसका भाग	-	-	-	4633 x 920 वर्ग मी. /100 x 12	6

14. सीएचपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में सुविचारित डम्पर्सों के ईंधन उपभोग पर सीएचपीटी से हमारे द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण के संबंध में, सीएचपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 26 नवम्बर 2013 द्वारा निम्नलिखित निवेदन किए हैं:-

- (i) चूँकि डम्परो की ईंधन आवश्यकता के लिए टीएएमपी के दिशानिर्देशों में प्रतिमानक नहीं होने की वजह से, अंशधारक जो समान प्रकार के उपस्कर वर्तमान में प्रचालित करते हैं उनसे ईंधन आवश्यकता पर उनके इनपुट हेतु विचार-विमर्श किया गया था। उन्हें प्रचालन के लिए रखे जाने वाले डम्परो की क्षमता (अर्थात् 2.5 टन) के बारे में संक्षेप में बताया गया था। परियोजना के परिदृश्य के बारे में भी उन्हें संक्षेप में बताया गया और इन डम्परो द्वारा किए जाने वाले कार्य के बारे में भी चर्चा की गई थी।

(ii) अंशधारकों ने निम्नलिखित पर विचार करने के बाद अपनी राय दी थी :-

(क) तट से भंडारण यार्ड तक डम्पर्स द्वारा ट्रेवल की जाने वाली दूरी का औसत लगभग 5 कि.मी. (5 कि.मी. इसलिए क्योंकि न्यूनतम दूरी लगभग 3 कि.मी. है और अधिकतम दूरी 8 कि.मी. है) है। इसलिए, राउंड ट्रिप के लिए ट्रेवल की जाने वाली दूरी 10 कि.मी. है।

(ख) डम्पर्स को लदाई और उतराई किए जाने के लिए अपनी बारी की प्रतीक्षा के समय भी डम्पर्स को अपना इंजन चालू रखना पड़ता है।

(ग) उतराई प्रचालन जोकि हाइड्रोलिक है उसमें भी ईंधन उपभोग होगा।

(iii) इन सभी इनपुटों और लगभग 2 फेरे प्रति घंटा की औसत आवश्यकता के आधार पर, अंशधारकों ने यह राय दी थी कि ईंधन अपेक्षा 20 लिटर प्रति घंटा प्रति डम्पर होगी।

15. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

16. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(i) सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यमसे पत्तन की अभियांत्रिक प्रहस्तन अवसंरचना को अपग्रेड करने के मद्देनजर, चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) ने निर्माण, स्वामित्व तथा प्रचालन (बीओओ) आधार के माध्यम से उपस्कर के बेड़े जिसमें 100 टन हारबर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) की 4 सं., 15 टन इलैक्ट्रिक लेवल लफिंग क्रेनों की 6 सं. और 150 टन फ्लोटिंग क्रेन की 1 सं. शामिल है, की तैनाती द्वारा शुष्क बल्क तथा उर्वरक, लौह तथा इस्पात और अन्य बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव दाखिल किया है।

यह प्रस्ताव पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी और 9 सितम्बर 2013 से प्रभावी महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013 पर आधारित है। उक्त दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में यह विनिर्दिष्ट किया गया है कि यदि महापत्तन न्यास के मद्देनजर, उस महापत्तन न्यास अथवा किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन घटक विशेष के लिए निर्धारित प्रशुल्क उस घटक के लिए प्रतिनिधि संदर्भ प्रशुल्क नहीं है तो महापत्तन इस आशय का प्रस्ताव लेकर इस प्राधिकरण के पास आने के लिए स्वतंत्र है कि विस्तृत तथा पर्याप्त औचित्य देते हुए परियोजना के लिए 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन संदर्भ प्रशुल्क पुनः निर्धारित किया जाए।

चूंकि उपस्कर के उपर्युक्त बेड़े की तैनाती के साथ कार्गो प्रहस्तन के लिए अप्रॉफिट प्रशुल्क न तो सीएचपीटी में उपलब्ध है और न ही किसी अन्य महापत्तन में, इसलिए सीएचपीटी 2008 के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए उपस्कर के उपर्युक्त बेड़े की तैनाती के साथ कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव लेकर आया दिखाई देता है।

अप्रॉफिट प्रशुल्क निर्धारण हेतु 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश समर्पित सुविधाओं जैसे कोयला, लौह अयस्क, कंटेनर, लिक्विड प्रहस्तन टर्मिनल और बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए प्रतिमानक/दिशानिर्देश निर्धारित करते हैं। अप्रॉफिट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के दिशानिर्देश एकमात्र सुविधा जिसमें उपर्युक्त उपस्कर कार्गो प्रचालनों के लिए तैनात किया जाएगा, के रूप में हारबर मोबाइल क्रेनों, ईएलएल क्रेनों अथवा फ्लोटिंग क्रेनों के प्रचालन के लिए पृथक प्रतिमानक/दिशानिर्देश निर्धारित नहीं करते हैं।

पत्तन द्वारा अपने प्रस्ताव में दी गई सूचना और साध्यता रिपोर्ट में कहा है कि बर्थ जहां उपस्कर का बेड़ा तैनात किया जाएगा, शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रस्ताव किया गया है। इसलिए, 2008 के अप्रॉफिट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रासंगिक प्रतिमानक जिसमें शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन शामिल है, इस मामले में अधिक प्रासंगिक दिखाई दिया है। सीएचपीटी ने भी सामान्य तौर पर प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के लिए बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल हेतु जारी किए गए प्रतिमानक/दिशानिर्देश अंगीकृत किए हैं।

(ii) सीएचपीटी ने अक्टूबर 2013 में अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। तत्पश्चात, इस मामले की कार्यवाही के दौरान हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण के आधार पर और 01 नवम्बर 2013 को संयुक्त सुनवाई के दौरान लिए गए निर्णयों के आधार पर, सीएचपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 20 नवम्बर

2013 द्वारा अपने प्रस्ताव को अद्यतन किया था। यह अद्यतन ईएलएल क्रेनों के प्रचालन के संदर्भ में बिजली लागतों को शामिल किए जाने के संदर्भ में ही दिखाई देता है। अन्य पैरामीटर जैसे सर्वोत्तम क्षमता और पूंजी लागतों में कोई बदलाव नहीं किया गया है। संदर्भित मामले की कार्यवाही के दौरान सीएचपीटी द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरण के साथ सीएचपीटी का अद्यतन किया गया प्रस्ताव दिनांक 20 नवम्बर 2013 इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(iii) 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से यह अपेक्षा करता है कि निष्पादन मानकों के साथ संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किया जाए। तदनुसार, उक्त खंड भी पत्तनों से अपेक्षा करता है कि वे प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क और “कार्यनिष्पादन मानक” शामिल करते हुए प्रस्ताव भेजें। दिशानिर्देशों में निर्धारित विशिष्ट विनिर्दिष्ट के बावजूद, सीएचपीटी ने प्रस्ताव के साथ कार्यनिष्पादन मानकों की अनुसूची नहीं भेजी थी। तथापि, संदर्भित प्रशुल्क प्रस्ताव के निपटान में शामिल तात्कालिकता की वजह से, सीएचपीटी का प्रस्ताव इस बारे में चर्चा किए गए बिना लिया गया था, सीएचपीटी से संयुक्त सुनवाई के दौरान अनुरोध किया गया था कि वह सभी प्रासंगिक उपयोक्ताओं और संभावी बोलीदाताओं को कार्यनिष्पादन मानकों की अनुसूची अग्रेषित करे, जिसकी सीएचपीटी द्वारा बाद में पुष्टि की गई थी ताकि इस मामले को अंतिम रूप देने में होने वाली देरी से बचा जा सके। इसके अलावा, हालांकि सीएचपीटी अपेक्षित सूचना भेजने, संगठित तथा केंद्रित तरीके से सूचना प्रस्तुत करने में तत्पर रहा है जिससे हमें इस प्रस्ताव का शीघ्र निपटान करने में मदद मिली है।

(iv) जैसाकि पहले बताया गया है, सीएचपीटी ने उपस्कर प्रहस्तन के बेड़े जिसमें जिसमें 100 टन हारबर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) की 4 सं., 15 टन इलैक्ट्रिक लेवल लफिंग क्रेनों की 6 सं. और 150 टन फ्लोटिंग क्रेन की 1 सं. शामिल हैं, की परिकल्पना की थी। उपस्कर के उक्त बेड़े में से, एचएमसी की 4 सं. सुविधा में सफल बीओटी प्रचालक द्वारा उपलब्ध करवाए जाने के लिए परिकल्पित किए गए हैं। ईएलएल क्रेनों और एफसी जो पत्तन के स्वामित्व के हैं, तत्संबंधी परिसंपत्ति के बही मूल्य पर सीएचपीटी द्वारा बीओटीप्रचालक को हस्तांतरित करने का प्रस्ताव किया है। तथापि, सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के प्रयोजन के लिए, सीएचपीटी ने 100 टन एचएमसी की एक सं. के बराबर ईएलएल क्रेनों की 6 सं. और 100 टन एचएमसी की एक सं. के समकक्ष एफसी की एक सं. पर विचार किया है, जोकि तकनीकी परामर्श की रिपोर्ट के आधार पर बताया गया है। अन्य शब्दों में, सर्वोत्तम क्षमता एचएमसी की 6 सं. अर्थात् प्रचालक द्वारा उपलब्ध करवाई जाने वाली 4 सं., ईएलएल क्रेनों के समकक्ष 1 सं. और एफसी के समकक्ष दूसरी 1 सं. के आधार पर निर्धारित की गई है। ईएलएल क्रेनों को एक एचएमसी के बराबर और एफसी को एक एचएमसी के बराबर ठहराने के संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया गया है।

(V) **सर्वोत्तम क्षमता :**

(क) एचएमसी की तैनाती के आधार पर उपर्युक्त कार्गो के प्रत्येक की प्रहस्तन दर और प्रत्येक प्रकार के कार्गो अर्थात् शुष्क बल्क तथा उर्वरक, लौह तथा इस्पात और अन्य बल्क कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी पर विचार करते हुए, सीएचपीटी ने प्रत्येक कार्गो की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित की है।

(ख) 3 वर्ष की लम्बी अवधि के बड़े होरिजन के आधारपर कार्गो मिश्रण पर विचार करना कार्गो मिश्रण का प्रतिनिधि होगा। तथापि, चूंकि तीन वर्षों अर्थात् 2010-11 से 2012-13 के दौरान कार्गो मिश्रण में महत्वपूर्ण बदलाव आया है, सीएचपीटी ने शुष्क बल्क के वास्तविक कार्गो मिश्रण और उर्वरक, लौह तथा इस्पात और अन्य बल्क कार्गो क्रमशः 69 प्रतिशत, 14 प्रतिशत और 17 प्रतिशत पर विचार किया है, जोकि वर्ष 2012-13 के दौरान प्रचलित कार्गो मिश्रण पर आधारित है, जिसपर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(ग) सीएचपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो के लिए 12500 टन प्रतिदिन, स्टील तथा बैग कार्गो के लिए 6000 टन प्रतिदिन और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में 3750 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया है।

इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश शुष्क बल्क कार्गो जिसमें खाद्यान्न तथा उर्वरक और कोयला, चूना पत्थर, खनिज आदि शामिल हैं, के लिए 10,000 टन प्रतिदिन, स्टील तथा बैग कार्गो के लिए 4000 टन प्रतिदिन और 20 टन क्षमता की प्रत्येक घाट क्रेन की 3 संख्याओं की तैनाती के साथ अन्यो के लिए 2500 टन प्रतिदिन की दर से बहुउद्देशीय बर्थ में कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते हैं।

2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित घाट क्रेनों की कुल क्षमता की तुलना में एचएमसी की उच्चतर प्रहस्तन क्षमता पर विचार करते हुए और कोई अन्य प्रतिमानक नहीं उपलब्ध करवाए जाने की वजह से, शुल्क बल्क कार्गो के लिए 10,000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर में 25 प्रतिशत वृद्धि

और स्टील तथा बैग कार्गो और अन्य बल्क कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन दर में 50 प्रतिशत वृद्धि पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) और वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) में एचएमसी के किराया प्रभार के निर्धारण से संबंधित मामलों में सुविचारित किया गया है। इससे शुल्क बल्क कार्गो के मामले में 12500 टन, स्टील और बैग कार्गो के लिए 6,000 टन प्रतिदिन और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 3750 टन प्रतिदिन की मानक प्रहस्तन दर अद्यतन हुई है। सीएचपीटी द्वारा अपनी क्षमता गणना में यह स्थिति उपर्युक्त मामलों के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार पाया गया है।

- (घ) सीएचपीटी ने इस प्रयोजन के लिए बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए बिजली/ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्य घंटों के मानक स्तर के आधार पर 4000 कार्य घंटे प्रतिवर्ष सुविचारित किए हैं। यह स्थिति पीपीटी, टीपीटी, एनएमपीटी तथा वीपीटी में एचएमसी के किराया प्रभार निर्धारित करते समय व्यवस्थित स्थिति के अनुसार भी है।
- (ङ) जैसाकि पहले बताया गया है, सीएचपीटी ने ईएलएल की 6 सं. 100 टन एचएमसी की एक सं. के समकक्ष और एफसी की एक सं. 100 टन एचएमसी की एक सं. के समकक्ष सुविचारित किया है। तथापि, सीएचपीटी ने बताया है कि प्रचालनात्मक बाध्यताओं की वजह से शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए एफसी तैनात नहीं किया जा सकता और स्टील तथा बैग कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए इस्तेमाल किया जा सकता है। ईएलएल क्रेन एवं एचएमसी सभी प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए इस्तेमाल किए जा सकते हैं। इसलिए शुष्क बल्क कार्गो की क्षमता 5 एचएमसी (4 एचएमसी + 1 एचएमसी समकक्ष है 6 ईएलएल क्रेनों के) और 6 एचएमसी (4 एचएमसी + 1 एचएमसी समकक्ष है 6 ईएलएल क्रेनों के + एफसी के समकक्ष 1 एचएमसी) के आधार पर स्टील तथा बैग कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के आधार पर सीएचपीटी द्वारा निर्धारित की गई है।

इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) में तुलना में बार्ज प्रहस्तन जेट्टी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय, ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए फ्लोटिंग क्रेन को प्रहस्तन दर 11640 टन/दिन सुविचारित की गई है। सीएचपीटी द्वारा फ्लोटिंग क्रेन को एचएमसी के बराबर मानते हुए, पत्तन ने स्टील तथा बैग कार्गो के लिए 6000 टन/दिन और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 3750 टन/दिन की दर से प्रहस्तन दर पर विचार किया है। इस संदर्भ में उठे प्रश्न पर, सीएचपीटी से यह स्पष्ट करने के लिए कहा गया था कि दोनों परियोजनाएं तुलनीय नहीं हैं, क्योंकि तुना परियोजना में फ्लोटिंग क्रेन के साथ डम्ब बार्ज का इस्तेमाल शामिल है जबकि वर्तमान परियोजना एकमात्र उपस्कर के रूप में फ्लोटिंग क्रेन के इस्तेमाल का प्रस्ताव किया है। सीएचपीटी द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण से, यह दिखाई देता है कि केपीटी के मामले में सुविचारित प्रहस्तन दर को सीएचपीटी में परियोजना विशिष्टता के कारणों से सीएचपीटी के मामले में लागू नहीं किया जा सकता।

दिया गया है कि सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव में इसके द्वारा यथा प्रस्तावित एचएमसी के समकक्ष इसे मानते हुए फ्लोटिंग क्रेन की प्रहस्तन क्षमता पर विचार करने का अनुरोध किया है और 100 टन एचएमसी के समकक्ष 150 टन एफसी मानने के लिए सीएचपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण पर उपयोक्ताओं ने कोई आपत्ति नहीं उठाई है, यह प्राधिकरण स्टील तथा बैग कार्गो और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए एचएमसी की प्रहस्तन दर के समकक्ष इसे मानते हुए फ्लोटिंग क्रेन की प्रहस्तन दर पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है।

- (च) उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, क्षमता उपयोगिता शुष्क बल्क तथा उर्वरक, लौह तथा स्टील और अन्य बल्क कार्गो के मामले में क्षमता क्रमशः 10267200 टन, 1199520 टन और 909840 टन परिगणित होती है जिसका जोड़ 12376560 टन कार्गो प्रतिवर्ष है जैसाकि सीएचपीटी द्वारा निर्धारित किया गया है।

- (vi) सीएचपीटी ने बताया है कि चूंकि उपस्कर के बेड़े के साथ कार्गो पर निष्पादित किए जाने वाले प्रचालनों की श्रृंखला विभिन्न कार्गो के लिए भिन्न है, इसलिए इसने पत्तन पर उक्त कार्गो के प्रहस्तन के लिए सांयोगित विभिन्न सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए प्रयुक्त उपस्कर के आधार पर भिन्न-भिन्न कार्गो हेतु प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। इस प्रयोजन के लिए, सीएचपीटी ने प्रासंगिक उपस्कर की पूंजी लागत और शुष्क बल्क कार्गो और स्टील तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रासंगिक उपस्कर से संबंधित प्रचालन लागत 69:31 (कार्गो हिस्सेदारी के आधार पर) के अनुपात में है।

जैसाकि सीएचपीटी द्वारा बताया गया है, शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रशुल्क जलयान से तट/तट से जलयान प्रहस्तन और यार्ड को परिवहन जैसी सेवाएं प्रदान करने के लिए समेकित दर होगी। शुल्क बल्क तथा उर्वरक से इतर कार्गो के मामले में, प्रशुल्क केवल जलयान से तट अथवा विलोमतः क्रेनों का इस्तेमाल करने के लिए ही है। यह इस संदर्भ में है कि होपरों, डम्पर्स तथा पे लोडरों से संबंधित लागत स्टील तथा बैग कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में, जिनके लिए जलयान तट स्थानांतरण गतिविधि परिकल्पित नहीं की गई है, आबंटित किए गए दिखाई नहीं दिए हैं। जैसाकि पहले बताया है, प्रचालनात्मक अवरोधों की वजह से ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए एफसी परिकल्पित नहीं किया गया है। इसलिए, एफसी की लागत स्टील तथा बैग कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो में ही आबंटित की गई दिखाई देती है। अन्य उपस्कर जैसे एचएमसी और ईएलएल क्रेनों से संबंधित लागत शुष्क बल्क कार्गो और स्टील तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो में 69:31 के अनुपात में आबंटित किया गया है।

(vii) पूंजी लागतें :

(क) सीएचपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत रु0 16814 लाख है। इसमें 100 टन हारबर मोबाइल क्रेनों की 4 सं., 35 टन टायर माउंटेड होपरों की 6 सं., 25 टन डम्पर्स की 45 सं., 5एम3 फ्रंट एंड लोडरों की 3 सं., 15 टन ईएलएल क्रेनों की 6 सं. और 150 टन की 1 सं. उपस्कर की लागत शामिल है। विविध पूंजी लागतों एवं आकस्मिकता पर भी सीएचपीटी द्वारा विचार किया गया है।

(ख) सीएचपीटी ने बताया है कि कार्गो पूर्वानुमान के आधारपर, 100 टन एचएमसी की छह संख्या परियोजना के लिए अपेक्षित होगी। चूंकि ईएलएल क्रेनों की 6 सं. और फ्लोटिंग क्रेन की 1 सं. सीएचपीटी द्वारा प्रचालक को हस्तांतरित की जानी है, एचएमसी की 2 सं. के समकक्ष विचार किया जा रहा है, सीएचपीटी को एचएमसी की 4 सं. की तैनाती पर विचार करने के लिए कहा गया है।

डम्पर्स के मामले में, डम्पर्स की क्षमता और बर्थों से भंडारगृह तक दूरी पर विचार करते हुए, सीएचपीटी ने बताया है कि 45 डम्पर्स की आवश्यकता होगी। इसके अलावा, घाट पर स्पिल्स का का प्रहस्तन करने के लिए और अन्य विविध प्रयोजनों से कि प्रचालन होने से, 5 घ.मी. क्षमता के फ्रंट एंड लोडरों की तीन संख्या परिकल्पित की गई है।

ऊपर बताई गई सूचना को छोड़कर, सीएचपीटी ने यह दर्शाने के लिए कोई अन्य विश्लेषण नहीं भेजा है कि प्रहस्तित किए जाने वाले अनुमानित प्रत्येक प्रकार के कार्गो की मात्रा के साथ प्रत्येक प्रकार के उपस्कर से कमनस्यूरेट है, इस संबंध में विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद।

अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को यह अधिकार प्रदान करता है कि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर प्रभाव रखने वाली पत्तन की विशिष्ट शर्तों के मद्देनजर पत्तन द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर प्रतिमानकों में जरूरी समायोजन किया जाए। चूंकि उपर्युक्त उपस्कर की तैनाती साध्यता रिपोर्ट के अनुसार बताई गई है और किसी भी उपयोक्ता/संभावी बोलीदाता ने सीएचपीटी द्वारा परिकल्पित साजसज्जा योजना पर आपत्ति नहीं उठाई थी, इसलिए, यह प्राधिकरण सीएचपीटी द्वारा यथा परिकल्पित साजसज्जा योजना पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है।

(ग) विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, सीएचपीटी ने अधिग्रहीत किए जाने के लिए परिकल्पित किसी भी उपस्कर की लागत के मामले में दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा है। रु0 2582 लाख की दर से प्रत्येक एचएमसी की लागत इसके द्वारा वेंडरों से संग्रहीत सूचना के आधार पर विचार किया बताया गया है। चूंकि होपर ठेकेदार से फेबरिकेट करने के लिए परिकल्पित किया गया है, प्रत्येक होपर की लागत प्रचलित स्टील की लागत, टायरों, अन्य भागों और फेबरिकेशन की लागत के आधार पर बताई गई है। डम्पर की लागत के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य उपलब्ध नहीं करवाया गया है। रु0 70 लाख की दर से प्रत्येक फ्रंट एंड लोडर की लागत वेंडरों से संग्रहीत सूचना के आधार पर सुविचारित किया बताया गया है। पत्तन द्वारा यथा प्रेषित पूंजी लागत अनुमानों पर विश्वास किया गया है।

(घ) ईएलएल क्रेनों तथा एफसी के संदर्भ में, जैसाकि पहले बताया गया है, सीएचपीटी ने परिसंपत्ति की तत्संबंधित लिखित मूल्य पर प्रचालक को परिसंपत्तियों के मौजूदा पूल से उक्त परिसंपत्तियां हस्तांतरित करना परिकल्पित किया है। सीएचपीटी ने 01 अप्रैल 2013 को रु0 1801 लाख पर एफसी का बही मूल्य प्रेषित किया है और समग्र पूंजी लागत अनुमानन में इसपर विचार किया है।

(न) ईएलएल क्रेनों के संदर्भ में, सीएचपीटी ने ईएलएल क्रेनों के 2 सैट का बही मूल्य भेजा है। 2004-05 में अधिग्रहीत 4 ईएलएल क्रेनों का एक सैट राशि रु0 1170.56 लाख और 2005-06 में अधिग्रहीत 4 ईएलएल क्रेनों का दूसरा सैट राशि रु0 5.79 करोड़ शामिल है। बार-बार अनुरोध किए जाने के बावजूद, सीएचपीटी ने स्पष्ट नहीं किया है कि इसने अपने पूंजी लागत अनुमानों में रु0 1556 लाख पर 6 ईएलएल क्रेनों का बही मूल्य विपणित किया है। ईएलएल क्रेनों कौन से सैट से प्रचालक को हस्तांतरित किए जाने के लिए परिकल्पित किया गया है के बारे में सूचना नहीं दिए जाने

पर, प्रासंगिक ईएलएल क्रेनों का बही मूल्य परिगणित करने के लिए यह संभव नहीं पाया गया है। इसलिए, सीएचपीटी द्वारा यथा प्रेषित ईएलएल क्रेनों की लागत पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

सीएचपीटी ने ईएलएल क्रेनों तथा एफसी की लागत के सिवाय उपस्कर की लागत के 5 प्रतिशत की दर से आकस्मिकता पर विचार किया है। अन्य मामलों के संबंध में अप्रॉफ़्ट प्रशुल्क निर्धारित करते समय आकस्मिकता संबंधी लागत पर विचार किया गया है, इसलिए, इस मामले में भी विचार किया गया है।

विविध पूंजी लागत पूंजी लागत के 5 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है, जोकि बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल एवं अन्य कार्गो टर्मिनलों के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है। जैसाकि दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है, यह लागत अप्रॉफ़्ट भुगतान, कार्य पूंजी मार्जिन और निर्माण के दौरान ब्याज के लिए है।

(viii) **प्रचालन लागतें :**

(क) **बिजली लागतें:**

सीएचपीटी ने ईएलएल क्रेनों की 6 सं. के प्रचालन के मामले में बिजली लागत पर विचार किया है। यह विचार 4000 घंटों के लिए 75 इकाईयां प्रति घंटा प्रति क्रेन के उपभोग और रु0 9.44 प्रति इकाई की दर पर विचार करते हुए किया गया है।

बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अप्रॉफ़्ट दिशानिर्देश 100 इकाईयां प्रति घंटा प्रति क्रेन पर 20 टन ईएलएल क्रेन के लिए बिजली उपभोग प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। चूंकि सीएचपीटी ने 15 टन ईएलएल क्रेनों की तैनाती का प्रस्ताव किया है, इसने 75 इकाईयां प्रति घंटा प्रति क्रेन पर उपभोग पर यथानुपात विचार किया है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि हालांकि कम क्षमता क्रेन कम बिजली उपभोग करेगी, बिजली उपभोग क्रेन की क्षमता के सीधे अनुपात में नहीं होगी। किन्तु, किसी भी अन्य प्रासंगिक सूचना के अभाव में, इसपर विश्वास किया गया है।

सीएचपीटी ने रु0 9.44 की दर से बिजली की प्रति इकाई लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण भेजे हैं।

(ख) **ईंधन लागतें :**

सीएचपीटी ने एचएमसी, फ्लोटिंग क्रेन, डम्परों और पे लोडरों के मामले में ईंधन लागतों पर विचार किया है।

सीएचपीटी द्वारा सुविचारित 70 लिटर प्रति घंटा प्रति एचएमसी का ईंधन उपभोग अन्य महापत्तन न्यासों में 100 टन एचएमसी के लिए किराया प्रभार निर्धारित करते समय सुविचारित ईंधन उपभोग के अनुसार हैं।

एचएमसी के मामले में 70 लिटर प्रति घंटा का ईंधन उपभोग सीएचपीटी द्वारा फ्लोटिंग क्रेन के ईंधन उपभोगके रूप में सुविचारित किया गया है। इस संबंध में, जैसाकि विश्लेषण के पूर्ववर्ती हिस्से में बताया गया है, एफसी एचएमसी के समकक्ष सुविचारित किया गया है। इसलिए, एचएमसी का ईंधन उपभोग एफसी के लिए सुविचारित किया गया है।

सीएचपीटी ने अंशधारकों के साथ चर्चाओं और मौजूदा परियोजना विशेषता तथा डम्परों का प्रयोग करते हुए निष्पादित किए जाने वाले कार्य को ध्यान में रखते हुए और 20 लिटर प्रति घंटा प्रति डम्पर की दर से डम्परों के ईंधन उपभोग पर विचार किया है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पूर्वकाल में हमारे द्वारा सुविचारित डम्पर/डम्पर ट्रकों के लिए ईंधन उपभोग 4 लिटर से 13.33 लिटर प्रति घंटा प्रति डम्पर के बीच आता था। सीएचपीटी ने अपने द्वारा सुविचारित ईंधन उपभोग के समर्थन में कोई दस्तावेज नहीं भेजा है। दिया गया है कि सीएचपीटी ने स्पष्ट रूप से कहा है कि 20 लिटर प्रति घंटा प्रति डम्पर का ईंधन उपभोग इसके परियोजना विशेषता पर आधारित है और डम्परों द्वारा किया जाने वाला कार्य तथा वर्तमान में समान प्रकार के उपस्कर प्रचालन करने वाले अंशधारकों के साथ चर्चा के आधार पर निर्णीत किए जा रहे ईंधन उपभोग पर आधारित है जैसाकि इस नोट के पिछले भाग में कहा गया है, यह प्राधिकरण इस विश्लेषण पर विश्वास करने के लिए प्रवृत्त है।

सीएचपीटी ने 10 लिटर प्रति घंटा प्रति लोडर की दर से 5 घन मी. फ्रंट एंड लोडरों के ईंधन उपभोग, मौजूदा परियोजना विशेषता तथा लोडरों का इस्तेमाल करते हुए निष्पादित किए जाने वाले कार्य को ध्यान में

रखते हुए विचार किया है। चूंकि दिशानिर्देश 5 घन मी. फ्रंट एंड लोडरों के प्रचालन के लिए कोई प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं, पत्तन द्वारा यथा प्रेषित ईंधन उपभोग पर विश्वास किया गया है।

प्रत्येक उपस्कर के प्रचालन के लिए ईंधन उपभोग का विभार 4000 घंटों के लिए है। सीएचपीटी द्वारा सुविचारित रु0 55/- प्रति लिटर की दर से ईंधन की इकाई दर रु0 56.61 प्रति लिटर की दर से डीजल की प्रचलित दर के साथ अद्यतन किया गया है, जिसे विश्लेषण में सभी उपस्कर की ईंधन लागत के अनुमानन में सुविचारित किया गया है।

- (ग) मरम्मतें तथा अनुरक्षण लागत उपस्कर की लागत पर 5 प्रतिशत की दर से सीएचपीटी द्वारा अनुमानित की गई है, जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।
- (घ) बीमा लागत उपस्कर की लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है और अन्य व्यय सीएचपीटी द्वारा उपस्कर की लागत के 5 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है, जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।
- (ङ.) मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित दरों के अनुसार उपस्कर की लागत पर 10 प्रतिशत की दर से परिकल्पित किया बताया गया है और अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार है।
- (च) अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है कि पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क तत्संबंधी महापत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित दरों के आधार पर अनुमानित किया जाए। सीएचपीटी द्वारा लाइसेंस शुल्क बल्क कार्गो के मामले में 2940 वर्ग मीटर भूमि क्षेत्र और स्टील तथा शुष्क बल्क कार्गो के मामले में रु0 46.33 प्रति वर्ग मी. की दर से 12 महीनों की अवधि के लिए अनुमानित किया गया है। सीएचपीटी ने चेन्नई पत्तन न्यास के प्रचलित दरमानों के आधार पर लाइसेंस शुल्क पर विचार किया बताया है। यह स्थिति विश्लेषण में सुविचारित की गई है।
- (ix) सीएचपीटी द्वारा जमा किए गए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण हेतु विवरण को उपर्युक्त विश्लेषण के साथ संशोधित किया गया है। संशोधित विवरण की प्रति अनुबंध-I रूप में संलग्न की गई है।
- (क) शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा, जो शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रयुक्त उपस्कर के मामले में नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ और शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रासंगिक प्रचालन लागत का जोड़ है, पत्तन द्वारा अनुमानित रु0 6636 लाख के विपरीत रु0 6707 लाख अनुमानित किया गया है।
- (ख) इसी तरह, स्टील तथा बैग कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा, जोकि उक्त कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रयुक्त उपस्कर के मामले में नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ और उक्त कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रासंगिक प्रचालन लागत का जोड़ है, पत्तन द्वारा अनुमानित रु0 2594 लाख के स्थान पर रु0 2603 लाख अनुमानित किया गया है।
- (ग) बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देश प्रहस्तन प्रभारों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों के लिए क्रमशः 90 : 5 : 5 के अनुपात में वार्षिक राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन निर्धारित करता है। सीएचपीटी ने इस आधार पर प्रहस्तन प्रभारों और विविध प्रभारों के लिए 98 : 2 के अनुपात में वार्षिक राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन परिकल्पित करता है कि संदर्भित परियोजना में, प्रचालक के कार्य का परिदृश्य कार्गो के भंडारण परिकल्पित नहीं करता है। यह स्थिति विश्लेषण में सुविचारित की गई है।
- (घ) सरकार के नीति निदेश के अनुसार, रियायती प्रशुल्क तटीय कार्गो (ताप कोयला और कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं सहित पीओएल) के लिए निर्धारित किया जाना है जो सामान्य कार्गो/पोत संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए। तदनुसार, सीएचपीटी ने परामर्शदाता की रिपोर्ट के आधार पर तीन कार्गो समूहों के प्रत्येक समूह के लिए क्रमशः 80 प्रतिशत और 20 प्रतिशत रूप में कुल सर्वोत्तम क्षमता में विदेशी तथा तटीय कार्गो की हिस्सेदारी का अनुमान लागते हुए सरकारी नीति के अनुसार तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा अनुमानित विदेशी/तटीय कार्गो की हिस्सेदारी पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।
- (ङ.) सीएचपीटी ने अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने के लिए विदेशी/तटीय कार्गो के उनके अलग-अलग संघटन के संदर्भ में प्रत्येक कार्गो श्रेणी के लिए प्रहस्तन प्रभार तथा विविध प्रभार निर्धारित किए हैं। चूंकि बल्क कार्गो के लिए संदर्भ प्रशुल्क सीमाएं उक्त कार्गो मद के मामले में निर्धारित राजस्व अपेक्षा के आधार पर विपथित किया गया है।

स्टील तथा बैग कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो सुविधा के मामले में, संदर्भ प्रशुल्क सीमा उपर्युक्त कार्गो मदों के मामले में विदेशी/तटीय कार्गो और प्रहस्तन दरों के संघटन के आधार पर निर्धारित की गई है।

सीएचपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण केपीटी में शुष्क कार्गो बर्थ सं. 7 और 8 के अभियंत्रिकरण के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय और केपीटी के बंदर बेसिन मामले में इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत दृष्टिकोण के अनुसार है।

- (x) प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में, सीएचपीटी ने 'तटीय पोत', 'विदेशी पोत', 'दिवस', 'एचएमसी', 'एफसी' और 'ईएलएल' जैसी शब्दावलियों के लिए परिभाषाएं प्रस्तावित की हैं। 'तटीय पोत', 'विदेशी पोत' और 'दिवस' के लिए परिभाषाएं सीएचपीटी के दरमान में उक्त शब्दावलियों के लिए निर्धारित परिभाषा के अनुसार पाए गए हैं। सीएचपीटी ने एक्रोनिम का विस्तार करते हुए 'एचएमसी', 'एफसी' और 'ईएलएल' शब्दावलियां परिभाषित की हैं। इसे प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित किया गया है।
- (xi) प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में, सीएचपीटी ने कुछ शर्तों जैसे तटीय रियायतें निर्धारित करने वाली शर्तें, विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज की वसूली शसित करने वाली शर्तें, बिलों का पूर्णांकन, उपयोक्ताओं के वापसी दावे पर कार्यवाही करने के लिए न्यूनतम राशि का निर्धारण और प्रचालक द्वारा कम संग्रहण के लिए अनुपूरक बिल देना, अधिकतम दरों से कम प्रभारों की वसूली करने के लिए टर्मिनल प्रचालक को अधिकार प्रदान करने को शसित करने वाली शर्तों जैसा अन्य दरमानों में शामिल किया गया है, टर्मिनल पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंब के लिए प्रभारों की वसूली नहीं करना, जो दरमान में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुसार पाए गए हैं, का प्रस्ताव किया है।
- (xii) विदेशगामी पोत अथवा तटीय पोत के रूप में पोत के श्रेणीकरण के लिए तरीका शसित करने वाली शर्तें, जैसी अन्य दरमान में शामिल की गई हैं, सीएचपीटी के संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में शामिल किए गए हैं।
- (xiii) 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट खंड 2.15 में बताया गया है कि उपयोक्ताओं से प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की अपेक्षा नहीं होनी चाहिए। यह शर्त 2005 के दिशानिर्देशों, 2008 के दिशानिर्देशों एवं 2013 के दिशानिर्देशों के अधीन सभी महापत्तन न्यासों के दरमान में एकसमान रूप से निर्धारित की गई है। उपर्युक्त खंड में निर्धारित सिद्धांत से लेते हुए, ऐसे निजी टर्मिनल प्रचालकों के दरमान में भी सामान्य शर्त निर्धारित की गई है जहां बर्थ किराया यह कहते हुए प्रचालक द्वारा संग्रहीत नहीं किया जाता है कि यदि पोत टर्मिनल प्रचालक की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी की वजह से अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत संबद्ध महापत्तन न्यास को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत टर्मिनल प्रचालक द्वारा स्वीकृत की जाएगी। हमारे अनुरोध पर, सीएचपीटी ने प्रशुल्क अनुसूची में उक्त सामान्य शर्त को शामिल किया है।
- (xiv) शुष्क बल्क कार्गो के लिए दरें निर्धारित करने वाली अनुसूची के अधीन, सीएचपीटी ने कहा है कि प्रति टन प्रहस्तन प्रभार गैब का इस्तेमाल करते हुए जलयान से तट तक कार्गो के प्रहस्तन, होपरों का इस्तेमाल करते हुए डम्पर्स पर इसकी लदाई, पेलोडरों का इस्तेमाल करते हुए डम्पर्स पर स्पिल किए गए कार्गो की लदाई, डम्पर्स का इस्तेमाल करते हुए कार्गो का भंडारण यार्ड को ढुलाई, यार्ड में कार्गो की डम्पिंग तथा विलोमतः के लिए है। प्रति टन विविध प्रभार पोत के भीतर कार्गो के स्थानांतरण के लिए है, यदि आवश्यक हो। उक्त गतिविधियां संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में वर्णित की गई हैं।
- (xv) स्टील तथा बैग कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए दरें निर्धारित करने वाली अनुसूची के अधीन, सीएचपीटी ने बताया है कि प्रति टन प्रहस्तन प्रभार क्रेन का इस्तेमाल करते हुए जलयान से तट तक और विलोमतः कार्गो के प्रहस्तन के लिए है। उपर्युक्त से, यह देखा गया है कि स्टील-बल्क कार्गो और स्टील तथा बैग कार्गो के मामले में कार्गो प्रचालन तट प्रहस्तन तक सीमित किया गया है। तट के प्वाइंट से परे उक्त कार्गो की निकासी के संबंध में, सीएचपीटी ने स्पष्ट किया है कि स्टील/बैग कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो की निकासी मौजूदा प्रचालकों द्वारा करवाई जाएगी जो पृथक स्टीवडोरिंग लाइसेंस के अधीन वर्तमान में तट निकासी कर रहे हैं।

सीएचपीटी ने भी बताया है कि स्टील तथा बैग कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रति टन विविध प्रभार कार्गो के तट प्रहस्तन और आपातकालीन स्थिति में भंडारण क्षेत्र में ले जाने के लिए है। सीएचपीटी ने यह वर्णित नहीं किया है कि आपात स्थिति क्या होगी। इसके अलावा, उक्त सेवा प्रदान करने की लागत भी प्रति टन विविध प्रभार पर पहुंचने के लिए नहीं ली गई है। शर्त को खुला रखे जाने से सेवा प्रदाता एवं उपयोक्ता द्वारा "आपातकालीन" शब्दावली के लिए भिन्न-भिन्न निवर्चन को बढ़ावा दे सकते हैं। इसलिए,

विविध प्रभार द्वारा आच्छादित प्रस्तावित कार्य क्षेत्र आपातकालीन परिस्थिति में भंडारण क्षेत्र को ढुलाई की सेवा से अलग रखने के लिए उपयुक्ततः संशोधित किया गया है। किसी भी मामले में, मौजूदा व्यवस्था तट से कार्गो की निकासी के लिए रखा गया है।

(xvi) यह कार्यवाही 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट का अनुसरण करते हुए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए है। संशोधित 2003 दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, सीएचपीटी ने 'कार्यनिष्पादन मानक' प्रस्तावित किए हैं जिसपर बाद में चर्चा की गई है। ऐसे परिदृश्य में, किसी कार्यनिष्पादन संबंधित प्रहस्तन दरों के निर्धारण के लिए कोई कारण नहीं है, जैसा एचएमसी के उपयोग के लिए किराया प्रभार निर्धारित करते समय निर्धारित किया गया है। तदनुसार, शर्तें जो केवल तभी प्रासंगिक है जब कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क निर्धारित किए जाते हैं, भी प्रासंगिक नहीं होंगे। इसलिए, सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन संबंधित प्रहस्तन दरों को शसित करने वाली शर्तें प्रासंगिक नहीं पाई गई हैं और इसलिए निर्धारित नहीं किया गया है।

(xvii) (क) जैसाकि पहले बताया गया है, 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि कार्यनिष्पादन मानकों के साथ संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किया जाए। हालांकि 2013 के संशोधित दिशानिर्देश इस प्राधिकरण से यह अपेक्षा नहीं करते हैं कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों को देखा जाए यह अनुमान लगाना उपयुक्त नहीं होगा कि पत्तन उपयुक्त तथा अर्जित-योग्य कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित करेंगे।

(ख) सीएचपीटी ने शुल्क बल्क कार्गो, स्टील तथा बैग कार्गो और अन्य बल्क कार्गो के मामले में कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित किए हैं। कार्गो मर्दे जिनके लिए कार्यनिष्पादन मानक ऐसी कार्गो मर्दों के लिए प्रस्तावित किए गए हैं जिनके लिए प्रशुल्क संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में प्रस्तावित किया गया है। सीएचपीटी ने शुल्क बल्क कार्गो के मामले में 12500 टन प्रति दिन प्रति एचएमसी, स्टील और बैग वाले कार्गो के मामले में 6000 टन प्रतिदिन प्रति एचएमसी और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के मामले में 3750 टन प्रतिदिन की दर से प्रतिमानक निर्धारित करते हुए कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित किए हैं। ये प्रतिमाकन सर्वोत्तम क्षमता गणना में सुविचारित प्रहस्तन प्रतिमानकों के अनुसार देखे गए हैं।

(ग) यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5 विनिर्दिष्ट करता है कि टीएएमपी द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज में उल्लिखित किए जाएंगे और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किए जाएंगे। उक्त दिशानिर्देशों के अनुसार, यह रियायत करार में यथा समावेशित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर है, कि प्रचालक किसी कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए पात्र होगा। यह सत्य है कि संशोधित 2013 दिशानिर्देश केवल कार्यनिष्पादन मानकों के निर्धारण की अपेक्षा करते हैं। यह विनिर्दिष्ट नहीं किया गया है कि कार्यनिष्पादन मानक कैसा होगा। चूंकि सीएचपीटी ने इसके द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित करने की इच्छा व्यक्त की है, इन्हें इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया जाता है।

(घ) कार्यनिष्पादन मानकों की अनुसूची में, सीएचपीटी ने कार्यनिष्पादन मूल्यांकन और लिविचडेटेड नुकसानों की गणना से संबंधित शर्तें निर्धारित की हैं जिसमें कहा गया है कि कार्यनिष्पादन मूल्यांकन रियायतदाता प्राधिकरण द्वारा जांच द्वारा और/अथवा रियायतप्राप्तकर्ता के रिकार्डों और/अथवा रियायतप्राप्तकर्ता द्वारा प्रेषित रिपोर्टों की तिमाही समीक्षा की जाएगी। रियायतप्राप्तकर्ता को औसत कार्यनिष्पादन में प्रत्येक 10 (दस) प्रतिशत कमी के लिए तत्संबंधी तिमाही के सकल राजस्व के 1 (एक) प्रतिशत की दर से निर्धारित लिविचडेटेड नुकसानों की भरपाई करनी होगी।

उक्त शर्त रियायत करार करने वाले पक्षों के लिए प्रासंगिक देखी गई है। इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अनुसूची रियायतदाता प्राधिकरण और लिविचडेटेड नुकसानों के भुगतान द्वारा रियायत प्राप्तकर्ता की रिपोर्टों की समीक्षा को शसित करने वाली शर्तें निर्धारित करने की जरूरत नहीं है। ये शर्तें पक्षों द्वारा किए जाने वाले रियायत करार का भाग हो सकता है, यदि सीएचपीटी ऐसा चाहता है, और इसलिए इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अनुसूची में शामिल नहीं किया गया है।

17.1 उपर्युक्त के अधीन, संदर्भ प्रशुल्क को शसित करने वाली शर्तों के साथ संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची संशोधित की गई है।

17.2 संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुबंध-II रूप में संलग्न की गई है और पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक, किए गए बदलावों के अधीन, उपर्युक्त पूर्ववर्ती अनुच्छेद में यथा उल्लिखित, अनुबंध-III रूप में संलग्न किया गया है।

17.3 परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और बैग कार्गो और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए सीएचपीटी में उपस्कर के बेड़े की आपूर्ति के लिए संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित की गई है और कार्यनिष्पादन मानकों के साथ अधिसूचित की गई है।

17.4 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज में और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किए जाएंगे। तदनुसार, सीएचपीटी को यह सलाह दी जाती है कि पत्तन द्वारा यथा सहमत बोली दस्तावेज में और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक शामिल किए जाएं।

18.1 जैसाकि 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 6.2 में विनिर्दिष्ट किया गया है, यदि किसी उपयोक्ता को टीएएमपी द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के पीपीपी प्रचालक/महापत्तन न्यास द्वारा अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन दे सकता है जो, उसके बाद, अभ्यावेदन की जांच करवाएगा और संबद्ध महापत्तन न्यास को अपने निर्णय देगा। महापत्तन न्यास तत्संबंधी रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार निर्णयों पर जरूरी कार्रवाई करने के लिए बाध्यकारी होगा।

18.2 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 6.3.1 में यथा विनिर्दिष्ट, रियायत करार पर हस्ताक्षर होने के 15 (पंद्रह) दिनों के भीतर, संबद्ध प्रचालक रियायत करार इस प्राधिकरण को भेजेगा जिसे वह अपनी वेबसाइट पर डालेगा।

18.3 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 6.3.2 में यथा विनिर्दिष्ट, पीपीपी प्रचालक इस प्राधिकरण को प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क के साथ-साथ कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट पर तिमाही रिपोर्टें भेजेगा। तिमाही रिपोर्टें पीपीपी प्रचालक द्वारा प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के अगले एक महीने के भीतर जमा करेगा। कोई अन्य सूचना जो इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित होगी उन्हें समय-समय पर भेजी जाएगी।

18.4 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 6.3.3 में यथा विनिर्दिष्ट, यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालक से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालक से इस बारे में प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा कि प्रेषित कुछ ऐसे आंकड़े/सूचना प्रकाशित न किए जाएं जो वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील हों। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता और इसके प्रकाशन पर उनके राजस्व/प्रचालन पर संभावित प्रतिकूल प्रभाव के बारे में विस्तृत औचित्य देना होगा। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

19.1 वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित रखा जाएगा, जोकि अधिकतम होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर प्रतिवर्ष वतः संशोधित किया जाएगा जोकि सम्पूर्ण रियायत अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, पीपीपी प्रचालक अनुगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से ऊपर प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे से कार्यनिष्पादन मानको ("कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क अधिकतम सीमा होगी)। कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के पहले दिन से प्रभावी होगा और सम्पूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।

19.2 प्रस्ताव के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए अथवा रियायत करार में यथा शामिल किए गए पिछले 12 महीनों में, जैसी भी स्थिति हो, कार्यनिष्पादन मानक की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्रमाणपत्र के साथ टीएएमपी को जमा किया जाएगा।

19.3 प्रस्ताव प्राप्त होने पर, टीएएमपी प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में यथा दिए गए कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर महापत्तन न्यास के मतों की मांग करेगा।

19.4 पिछले 12 महीनों में रियायत करार में यथा शामिल कार्यनिष्पादन मानक प्रचालक द्वारा अर्जित नहीं किए जाने की स्थिति में, टीएएमपी अनुवर्ती वित्तीय वर्ष के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और प्रचालक अनुवर्ती वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए ही हकदार होगा।

19.5 महापत्तन न्यास के मतों पर विचार करने के बाद, यदि टीएएमपी संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल कार्यनिष्पादन मानक अर्जित किए गए हैं तो वह अगले वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने वाले कार्यनिष्पादन 15 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

19.6 कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय, टीएमपी कार्यनिष्पादन मानकों पर विचार करेगा और प्रचालक द्वारा इसका अनुपालन किया जाएगा। टीएमपी प्रचालक द्वारा कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि अथवा अन्यथा के आधार पर कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा खारिज करने पर निर्णय करेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाया गया उदाहरण अनुसरित करेगा।

19.7 प्रचालक के तीसरे वर्ष से, पीपीपी प्रचालक से कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव इस शर्त के अधीन टीएमपी द्वारा स्वतः अधिसूचित किया जाएगा कि पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्यनिष्पादन मानक की उपलब्धि स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित होगी। पीपीपी प्रचालक, तीसरे वर्ष से आगे कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से उपलब्धि प्रमाणपत्र के साथ कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव जमा करेगा और टीएमपी 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अनुगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यम, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असाधारण/143/13]

अनुबंध- I

चेन्नई पत्तन न्यास में पीपीपी मोड के माध्यम से हारबर मोबाइल क्रेनों और अन्य प्रहस्तन उपस्कर की आपूर्ति
अनुरक्षण तथा प्रचालन के लिए संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण

रु. लाखों में

क्र.सं.	विवरण	सीएचपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 20-11-2013 के कवर के अंतर्गत सीएचपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
I	सर्वोत्तम क्षमता	शुष्क बल्क कार्गो	स्टील और बैग वाला कार्गो	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	शुष्क बल्क कार्गो	स्टील और बैग वाला कार्गो	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो
(i)	कार्गो हिस्सेदारी	69.00%	14.00%	17.00%	69.00%	14.00%	17.00%
(ii)	प्रहस्तन दर प्रति दिन प्रति एचएमसी @ 100% उपयोग	12500	6000	3750	12500	6000	3750
(iii)	प्रहस्तन दर प्रति घंटा प्रति एचएमसी @ 100% उपयोग	744	357	223	744	357	223
(iv)	एक वर्ष में कार्य घंटे	4000	4000	4000	4000	4000	4000
(v)	सुविचारित एचएमसी की सं.	5	6	6	5	6	6
(vi)	वैयक्तिक क्षमता (i x iii x iv x v)	10267200	1199520	909840	10267200	1199520	909840
	वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (टनों में)	12376560			12376560		
	वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (मिलियन टनों में)	12.377			12.377		
II	पूँजी लागतें						
		कुल पूँजी लागतें	शुष्क बल्क कार्गो के लिए आबंटित (69%)	स्टील और बैग वाला कार्गो तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो में आबंटित (31%)	कुल पूँजी लागतें	शुष्क बल्क कार्गो के लिए आबंटित (69%)	स्टील और बैग वाला कार्गो तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो में आबंटित (31%)
	हारबर मोबाइल क्रेन (100टन) - 4 सं.	10328	7126	3202	10328	7126	3202
	होपर (टायर माउटेड) (35 टन) - 6 सं.	120	120	0	120	120	0
	डम्पर (25 टन) - 45 सं.	1395	1395	0	1395	1395	0
	फ्रंट एंड लोडर - 5मी. ³ - 3 सं.	210	210	0	210	210	0
	ईएलएल क्रेन (15टन) - 6 सं.	1556	1074	482	1556	1074	482
	एफसी थंगम (150 टन) - 1 सं.	1801	0	1801	1801	0	1801
	आकस्मिकता (ईएलएल क्रेन और एफसी थंगम के अलावा उपस्कर की लागत का 5 प्रतिशत)	603	416	187	603	416	187
	विविध लागत (सम्पूर्ण पूँजी लागत का 5 प्रतिशत)	801	553	248	801	552	248
	कुल	16814	10894	5920	16813	10893	5920
III	प्रचालन लागतें						

	कुल प्रचालन लागत	शुष्क बल्क कार्गो में आबंटित (69%)	स्टील और बैग वाला कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो में आबंटित (31%)	कुल प्रचालन लागत	शुष्क बल्क कार्गो में आबंटित (69%)	स्टील और बैग वाला कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो में आबंटित (31%)
बिजली लागतें	170	117	53	170	117	53
(सीएचपीटी - 75 इकाईयां प्रति घंटा प्रति क्रेन * 4000 घंटे * ₹0 9.44 प्रति इकाई * 6 ईएलएल क्रेन) (टीएएमपी - 75 इकाईयां प्रति घंटा प्रति क्रेन * 4000 घंटे * ₹0 9.44 प्रति इकाई * 6 ईएलएल क्रेन)						
ईंधन लागत						
हारबर मोबाइल क्रेन	616	425	191	634	437	197
(सीएचपीटी - 70 लिटर प्रति क्रेन प्रति घंटा * 4000 घंटे * ₹0 55 प्रति लिटर * 4 क्रेन) (टीएएमपी - 70 लिटर प्रति क्रेन प्रति घंटा * 4000 घंटे * ₹0 56.61 प्रति लिटर * 4 क्रेन)						
फ्लोटिंग क्रेन (कुवल स्टील तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपयोग किए जाने हेतु 1 एचएमसी के समकक्ष यथा सुविचारित)	154	0	154	159	0	159
(सीएचपीटी - 70 लिटर प्रति क्रेन प्रति घंटा * 4000 घंटे * ₹0 55 प्रति लिटर * 1 क्रेन) (टीएएमपी - 70 लिटर प्रति क्रेन प्रति घंटा * 4000 घंटे * ₹0 56.61 प्रति लिटर * 1 क्रेन)						
डम्पर	1980	1980	0	2038	2038	0
(सीएचपीटी - 20 लिटर प्रति डम्पर प्रति घंटा * 4000 घंटे * ₹0 55 प्रति लिटर * 45 डम्पर) (टीएएमपी - 20 लिटर प्रति डम्पर प्रति घंटा * 4000 घंटे * ₹0 56.61 प्रति लिटर * 45 डम्पर)						
पे लोडर	66	66	0	68	68	0
(सीएचपीटी - 10 लिटर प्रति पे लोडर प्रति घंटा * 4000 घंटे * ₹0 55 प्रति लिटर * 3 पे लोडर) (टीएएमपी - 10 लिटर प्रति पे लोडर प्रति घंटा * 4000 घंटे * ₹0 56.61 प्रति लिटर * 3 पे लोडर)						
अनुसूक्षण लागत (पूँजी लागत का 5 प्रतिशत)	841	545	296	841	545	296
बीमा लागत (पूँजी लागत का 1 प्रतिशत)	168	109	59	168	109	59
मूल्यहास (उपस्कर की लागत का 10 प्रतिशत)	1681	1089	592	1681	1089	592
लाइसेंस शुल्क	23	17	6	21	16	5
(शुष्क बल्क - 2940 वर्ग मी. * 46.33 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह * 12 माह) (स्टील तथा अन्य ब्रेक बल्क - 920 वर्ग मी. * 46.33 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह * 12 माह)						
अन्य व्यय (पूँजी लागत का 5 प्रतिशत)	841	545	296	841	545	296
कुल	6540	4893	1647	6621	4965	1656
क्र.सं.	विवरण	सीएचपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 20-11-2013 के कवर के अंतर्गत सीएचपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान		टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
IV	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)					
	कुल	शुष्क बल्क कार्गो	स्टील और बैग वाला कार्गो तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	कुल	शुष्क बल्क कार्गो	स्टील और बैग वाला कार्गो तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो
	प्रचालन लागतें	6540	4893	1647	6621	4965
	नियोजित पूँजी पर प्रतिताम @ 16%	2690	1743	947	2690	1743
	कुल	9231	6636	2594	9311	6707
V	वार्षिक राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन					
	कार्गो प्रहस्तन प्रभार (98%)	9046	6504	2542	9125	6573
	विविध प्रभार (2%)	185	133	52	186	134
	कुल	9231	6636	2594	9311	6707
		शुष्क बल्क कार्गो	स्टील तथा बैग वाला कार्गो	शुष्क बल्क कार्गो	स्टील तथा बैग वाला कार्गो	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो
VI	प्रति टन कार्गो प्रहस्तन दरें					
	विदेशी कार्गो	68.85	104.07	166.52	69.59	104.44
	तटीय कार्गो	41.31	62.44	99.91	41.75	62.66
VII	प्रति टन विविध प्रभार विदेशी कार्गो के लिए					
	विदेशी कार्गो	1.41	2.12	3.40	1.42	2.13

	तटीय कार्गो	0.84	1.27	2.04	0.85	1.28	2.05

अनुबंध – II

चेन्नई पत्तन न्यास

चेन्नई पत्तन न्यास के बर्थ एनक्यू, डब्ल्यूक्यू I, II, III एवं IV तथा सीबी, एसक्यू I एवं II, जेडी I एवं III, जेडी वी में हारबर मोबाइल क्रेनों, फ्लोटिंग क्रेन, इलैक्ट्रिकल लेवल लफिंग क्रेनों, डम्पर्स तथा फ्रंट एंड लोडर्स के प्रचालन के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची

1.1. परिभाषाएँ – सामान्य

इस दरमान में, जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:—

- (i) तटीय पोत का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii) “विदेशगामी पोत” का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii) “दिवस” का अर्थ एक दिन के प्रातः 6 बजे से पुरु होकर अगले दिन प्रातः 6 बजे तक समाप्त होने वाली अवधि होगी।
- (iv) “एचएमसी का अर्थ परियोजना के लिए बीओओ प्रचालक द्वारा आपूर्ति की गई हारबर मोबाइल क्रेन है।
- (v) “एफसी का अर्थ फ्लोटिंग क्रेन थंगम होगा।
- (vi) “ईएलएल का अर्थ इलैक्ट्रिकल लेवल लफिंग क्रेन होगा।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i) पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए “तटीय” अथवा “विदेशगामी” पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा; और, इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का इस प्रयोजन के लिए कोई महत्व नहीं होगा।
- (ii) (क) सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन
आदेश के आधार पर अथवा सीमाशुल्क विभाग के तटीय स्थापना अनुभाग में तटीय अंतर्राष्ट्रीय सामान्य मेनिफेस्ट के दाखिल करने पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
(ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
(ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई करने वाले टर्मिनल द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई पुरु कर देता है।
(घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दरें उतराई करने वाले टर्मिनलों द्वारा प्रभार्य होंगी।
(ङ) नौवहन महानिदेशालय से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
(च) उपर्युक्त (ग) और (घ) में उल्लिखित कार्गो प्रचालनों के लिए पत्तन में आने वाले पोतों के लिए लागू नहीं होगी।
- (iii) (क) पीओएल, लौह अयस्क और लौह गुट्टिकाओं तथा ताप कोयला सहित कच्चे तेल से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
(ख) कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान तट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर वसूल की जानी चाहिए।
(ग) विदेशी पत्तन से कार्गो जो भारतीय पत्तन “ख” को अनुवर्ती पोतांतरण हेतु भारतीय पत्तन “क” पर पहुंचता है अपने तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। अन्य षब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को कार्गो रियायत के लिए पात्रता प्राप्त करेगा।

(घ) तटीय कार्गो पोतों के लिए प्रभार भारतीय रूपए में मूल्यवर्गित और संग्रहीत किया जाएगा।

(iv) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज :

(क) उपयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी तरह, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा।

(ख) दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रधार उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।

(ग) वापसियों पर विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।

(घ) उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।

(v) सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।

(vi) वापसी के दावों पर तब तक कार्यवाही नहीं की जाएगी जब तक कि वापसी-योग्य राशि रु0 100/- अथवा अधिक न हो। इसी तरह, टर्मिनल प्रचालक कोई अनुपूरक अथवा प्रभार बिलों के अधीन मांग नहीं करेगा, यदि टर्मिनल की वजह से राशि रु0 100/- अथवा कम हो।

(क) इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।

(ख) टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर पासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।

(ग) परन्तु टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर पासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी दरों के लागू करने को पासित करने वाली शर्त में और/अथवा ऐसी निम्नतर दरों में किसी और बदलाव को अधिसूचित करना जारी रखना होगा, परन्तु नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(viii) उपयोक्ताओं को बीओओ प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तरों से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी। यदि पोत बीओओ प्रचालक की तट आधारित सुविधाओं की खराबी अथवा अनुपलब्धता अथवा बीओओ प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों पोत निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत चेन्नई पत्तन न्यास को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत (चेन्नई पत्तन के प्रचलित दरमान के अनुसार) बीओओ प्रचालक द्वारा स्वीकार की जाएगी।

2. कार्गो प्रकार के आधार पर हारबर मोबाइल क्रेनों, फ्लोटिंग क्रेन, ईएलएल क्रेनों तथा अन्य कार्गो प्रहस्तन उपस्करों के प्रयोग के लिए प्रभार :

(i) शुल्क बल्क कार्गो के लिए (उर्वरक सहित)

	सेवाओं का विवरण	विदेशी (रु प्रति टन)	तटीय (रु प्रति टन)
प्रहस्तन प्रभार	1. ग्रेब का इस्तेमाल करते हुए जलयान से तट तक कार्गो का प्रहस्तन, होपरों का इस्तेमाल करते हुए डम्परों पर इसकी लदाई, स्पिल्ड ओवर कार्गो की पेलोडों का इस्तेमाल करते हुए डम्परों पर कार्गो की लदाई। 2. डम्परों का इस्तेमाल करते हुए कार्गो की भंडारण यार्ड को ढोना, कार्गो की डम्पिंग और विलोमतः	69.59	41.75
विविध प्रभार	पोत के भीतर कार्गो का स्थानांतरण, यदि आवश्यक हो	1.42	0.85

(ii) स्टील और अन्य बैग वाला कार्गो

	सेवाओं का विवरण	विदेशी (रु० प्रति टन)	तटीय (रु० प्रति टन)
प्रहस्तन प्रभार	क्रेन का इस्तेमाल करते हुए जलयान से तट तक कार्गो का प्रहस्तन और विलोमतः	104.44	62.66
विविध प्रभार	कार्गो का तट पर प्रहस्तन	2.13	1.28

(iii) अन्य ब्रेक बल्क कार्गो

	सेवाओं का विवरण	विदेशी (रु० प्रति टन)	तटीय (रु० प्रति टन)
प्रहस्तन प्रभार	क्रेन का इस्तेमाल करते हुए जलयान से तट तक कार्गो का प्रहस्तन और विलोमतः	167.10	100.26
विविध प्रभार	कार्गो का तट पर प्रहस्तन और आपातकालीन के समय भंडारण क्षेत्र में ढोना	3.41	2.05

3. उपर्युक्त अनुसूची (2) के लिए सामान्य टिप्पणी :

प्रभुल्ल सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2013 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के केवल 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रभुल्ल सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रभुल्ल सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी।

अनुबंध III

निर्माण, स्वामित्व और प्रचालन (बीओओ) आधार पर पीपीपी मोड के अधीन चेन्नई पत्तन में हारबर मोबाइल क्रेनों तथा अन्य कार्गो प्रहस्तन उपकरणों की आपूर्ति, अनुरक्षण और प्रचालन के लिए परियोजना हेतु कार्यनिष्पादन मानक

कार्यनिष्पादन मानक

रियायतप्राप्तकर्ता कार्गो प्रतिदिन (वास्तविक कार्य के 24 घंटे) प्रति क्रेन अथवा वास्तविक गणना के आनुपातिक घंटों का टनभार प्रहस्तन करना होगा जिसका ब्योरा नीचे दिया गया है। तुलना के प्रयोजन के लिए, फ्लोटिंग क्रेन हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) तथा 6 ईएलएल के समकक्ष विचार किया गया है दोनों एचएमसी के समकक्ष सुविचारित किए गए हैं।

क. शुष्क बल्क कार्गो

2500 मीट्रिक टन(औसत)/प्रति दिन प्रति एचएमसी अथवा समकक्ष क्रेन

ख. स्टील और बैग वाला कार्गो के लिए

स्टील और बैग वाला कार्गो – 6000 मीट्रिक टन (औसत)/प्रतिदिन प्रति एचएमसी अथवा समकक्ष क्रेन

ग. ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

अन्य – 3750 मीट्रिक टन(औसत)/प्रति दिन प्रति क्रेन

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 12th December, 2013

No. TAMP/45/2013-CHPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Chennai Port Trust for notification of Reference Tariff for proposed project of Supply of Mobile Harbour Cranes and other cargo handling equipments at Chennai Port Trust under PPP mode on BOO basis under the revised guidelines for determination of Tariff for projects at Major Ports, 2013, which were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. dated 30 September 2013 vide Gazette No. 254, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/45/2013-CHPT

Chennai Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM :

- (i) Shri T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri C.B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 29th day of November 2013)

This case relates to a proposal from the Chennai Port Trust (CHPT) for notification of Reference Tariff for proposed project of Supply of Mobile Harbour Cranes and other cargo handling equipments at the CHPT under PPP mode on BOO basis under the guidelines for determination of Tariff for projects at Major Ports, 2013.

2.1. The CHPT vide its letter dated 3 September 2013 had filed a proposal for notification of Reference Tariff for the Mobile Harbour Cranes and other cargo handling equipments at Chennai Port under the 2013 guidelines.

2.2. However, the proposal of CHPT to seek approval of Reference tariff was a combination of upfront tariff approved under 2008 guidelines for MHC, capacity being determined under 2005 guidelines for Floating crane and relying upon the past experience of the port for some of the other equipment. Since, the 2013 Guidelines do not provide to adopt the approach as proposed by the port, the proposal was returned to the CHPT and the CHPT was requested vide our letter dated 17 September 2013 to have a relook at its proposal and consider filing a revised proposal adopting the principles and the norms of the 2008 guidelines for the complete fleet of equipment.

3.1. In this backdrop, the CHPT under cover of its letter dated 05 October 2013 filed a proposal for the “Supply, Maintenance and Operation of Harbour Mobile Cranes and other cargo handling equipment in Chennai Port on PPP mode under Build Own and Operate basis”.

3.2. On perusing the CHPT proposal dated 5 October 2013, it was seen that the CHPT had not furnished the list of users / short listed bidders or prospective applicants to be consulted. Further, the CHPT had also not furnished the soft copy of its proposal dated 5 October 2013.

3.3. In the absence of details of the list of users / short listed bidders or prospective applicants to be consulted, the proposal of CHPT could not be taken up on consultation with relevant stakeholders. We had, therefore, requested the CHPT vide our letter dated 9 October 2013 to furnish the list of users / shortlisted bidders or prospective applicants to be consulted with contact details to enable us to proceed further in the matter. The CHPT was also requested to

furnish the soft copy of the proposal. Further, the CHPT was also intimated that its proposal would be taken up for further processing only after the receipt of the requisite details from CHPT.

4. The CHPT under cover of its email dated 10 October 2013 furnished the soft copy of its proposal. The CHPT also furnished under cover of its letter dated 10 October 2013 the list of prospective applicants, who have participated in the Pre-Proposal Conference held for the project in reference

5.1. On going through the hard copy of the CHPT proposal dated 5 October 2013 and the soft copy of the proposal furnished by the CHPT vide its email dated 10 October 2013, it was found that there is difference between the hard form of the proposal (letter dated 05 October 2013) and soft form of the proposal (e-mail dated 10 October 2013). In other words, the hard form and soft form of the proposal were entirely different.

5.2. In view of this, we had vide our letter dated 15 October 2013 requested the CHPT to confirm, as to which proposal has to be taken up on consultation, by this Authority.

5.3. In response, the CHPT vide its e-mail dated 17 October 2013 requested to ignore its proposal dated 05 October 2013 and forwarded the tariff proposal dated 10 October 2013 for consideration followed by its e-mail dated 21 October 2013 forwarding the feasibility report and draft Scale of Rates.

6. The main points made by the CHPT in its proposal dated 17 October 2013 and 21 October 2013 are summarized below:

(i) The CHPT has proposed to award the project for Supply of Mobile Harbour Cranes and other cargo handling equipments at Chennai Port under PPP mode on BOO basis.

(ii) Cargo to be handled at the facility

The cargo to be handled includes dry bulk cargo (including fertilizers), steel and bagged cargo and break bulk cargo. The different cargoes categorized as dry bulk include lime stone, dolomite, barites, gypsum, food grains such as wheat in bulk, etc. These would be handled using a hopper. The current levels of the above cargo types handled and the projections are based on the most likely scenario made by the technical consultant for the years starting from financial year 2016 to financial year 2024. The cargo projected at the berths for the year 2015-16 is 10.8 million tonnes and 16.33 million tonnes for 2023-24.

(iii) Berths to be provided for cargo handling

The port is of the view that the equipment profile needs to be determined by the load bearing capacity at the berths. At Chennai port, the load bearing capacity varies from 3 t/sqm to 6 t/sqm. However, the equipment available in the market are with a uniform quay load of 2 t/sqm. Hence, the port is of the view that the profile of the cranes is unlikely to be impacted by the load bearing capacity of the berths. The following table provides the brief details regarding the load bearing capacity at these berths.

Berth	Load bearing capacity in tons/sqn
NQ	3 t/sqm
WQ I, II, III & IV & CB	6 t/sqm
SQ I & II	3 t/sqm
JD I & III	5 t/sqm
JD V	3 t/sqm

The outreach capacity of the cranes is determined by the capacities of the vessel. The range of vessel sizes handled by the port in the year 2012-13 is given below:

Berth group	DWT of the vessel					
	Upto 10,000	10,001 to 20,000	20,001 to 30,000	30,001 to 40,000	40,001 to 50,000	50,001 to 80,000
NQ, WQ I to IV & CB	138	171	79	14	9	4
SQ I & II and JD west berths	45	96	25	24	21	42

(iv) Proposed scope of work and equipments to be provided by the developer

(a). The PPP operator will handle the dry bulk cargo, steel and bagged cargo and other break bulk cargo on shore by receiving it on dumpers & moving the cargo to the plots within port, besides the ship to shore operation. Based on the cargo projection, the gross number of Harbour Mobile Cranes (HMC) required for the project is six numbers each with 100 ton capacity. However, Chennai Port has decided that the BOO operator has to acquire the cranes listed in the next paragraph at an upfront pre-determined price. Therefore, the cost of acquisition of these cranes would be part of the project cost for the BOO operator.

(b) As per the feasibility report provided by the technical consultant, the crane Thangam may be substituted for one 100 ton crane and the six ELL cranes together may be substituted for one 100 ton crane for the purpose of capacity. Hence, the net requirement of HMCs for the project is estimated at four. The following are the equipments required for the project for handling of different cargo at the shore based on the likely estimates of traffic at the port. The quantum and technical specifications as provided by the technical consultant is shown below :

Equipment to perform operation between ship and shore and bulk handling operation on shore	4 nos Harbour Mobile Crane
	6 nos of ELL wharf cranes (operator to acquire these cranes from Chennai Port at predetermined cost)
	1 no of Thangam Crane (150 tons capacity) (operator to acquire from Chennai Port at predetermined cost)
	6 nos. Hoppers of 35 tons capacity each and 45 nos. of Dumpers of 25 tons capacity each
	3 nos. of Front end loaders of 5 cubic meters capacity each

These equipments may be maintained as a common pool and deployed at North, West quay berths and at South and Jawahar Dock berths based on the requirements. The technical specifications for the equipments are as follows:

(i)	Harbour Mobile Cranes - Technical specifications :	
	Lifting Capacity	Upper limit 100 Tons and lower limit 34 Tons.
	Max. Out-reach	Not less than 32 mtrs. and not more than 48 mtrs.
	Minimum Out-reach	Not less than 11 mtrs and not more than 12 mtrs.
	Tower cab height (Operator eye level)	Not less than 21 mtrs.

	Handling compatibility	Dry bulk, steel, bagged and other break bulk cargo
	Working speeds	Hoisting/ lowering : 0 to 60 mtrs/min Slewing : 0 to 1.5 rpm Luffing : 0 to 40 mtrs/min Travelling : 0 to 5 kmph
(ii)	Design of the equipment	The self propelled Rubber Tyred Mobile Harbour Crane with crane control and crane management system (Integrated monitoring system) shall be designed and built to incorporate the latest technological features in "large crane" engineering using most advanced CAD/CAE design, engineering and calculation technology. The design shall be as per the relevant standards, to suit the local site conditions and to meet the requirement likely to occur in actual operations for the following: <ul style="list-style-type: none"> • Bulk handling by grab • Handling of heavy items like project cargo
(iii)	Floating Crane – Thangam	<ul style="list-style-type: none"> • Capacity – 150 tons • LOA – 55 m • Width: 22.4 m • Speed: 6 knots at 60% MCR • Electric Crane installed twin screw conventional propulsion with bow thruster
(iv)	Electrical Level Luffing Cranes	<ul style="list-style-type: none"> • Capacity – 15 tons • Four rope grabbing system
(v)	DUMPERS:	Peak carrying capacity – 25 tons
(vi)	FRONT END LOADERS/PAY-LOADER	<ul style="list-style-type: none"> • Capacity: 4 to 5 cu. Meters Bucket capacity • Engine having not less than 200 HP having twin turbine transmission and full power steering • Heavy duty axels feature hardened gears. • Load sensing hydraulic. • Additional attachment for timber logs, pipes

(v) For the purpose of cargo handling, the technical consultants have proposed the equipments as given below:

S. No.	Equipment	No. of Equipments	Comment
1	Harbour Mobile Crane with Grab	6	6 Harbour mobile cranes has been indicated by considering FC Thangam as equivalent to 1 HMC, 6 ELL cranes as equivalent to 1 HMC and 4 HMCs.
2	Hoppers	6	
3	Dumpers	45	
4	Payloaders	2	

(vi) Optimal Yard Capacity:

(a) The 2008 guidelines for tariff determination for multipurpose berth suggest that the capacity be divided between the different types of cargo as the efficiency of the crane is different for different types of cargo. Under this proposal; it has been assumed that the capacity of the crane is the capacity of the overall system i.e. the other equipments such as dumpers and payloaders would be utilised based on the capacity of cranes. The operating efficiency is considered equal for loading and unloading operation.

Cargo	No of Cranes	Remarks
Dry Bulk	5 HMC	Thangam crane would not be able to handle this cargo and hence not considered while ELL cranes are considered.
Steel & Break Bulk	6 HMC	Thangam and ELL cranes would be able to handle this cargo and hence considered.

(d) The table given below shows the computation of optimal capacity of the system.

Cargo Types	Cargo Share (in %)	Handling Rate or Shipday output (Tonnes/day) - Assumed at 70% efficiency	Handling Rate in tonnes per hour at 100% efficiency – (Handling Rate/24 hours/70%)	Normative working hours per annum - TAMP Guidelines	No of Cranes deployable (vi)	Allocated Capacity (Tonnes) - ((ii) x (iv) x (v) x (vi))
(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)		
Dry Bulk (Including Food Grains and Fertilizer)	69%	12500	744	4000	5	10,267,200
Steel and Bagged Cargo	14%	6000	357	4000	6	1,199,520
Other Break Bulk	17%	3750	223	4000	6	909,840
Total Optimal Capacity (Tonnes)						12,376,560

It is noteworthy to mention here that the share of different types of cargo estimated to be handled at the berth shown in column 2 of the above table is based on the percentage share of these cargoes handled at Chennai Port during the year 2012-13. An extract from the feasibility report containing the cargo handled for the year 2012-13 is shown in the table below. It may be observed that the percentage share of cargoes is the same as that used in the above table.

Type of cargoes handled in 2012-13 at Chennai Port

Cargo type	Traffic for 2012-13	Traffic share
Dry Bulk and Fertilizer	62,43,000	69%
Iron and Steel	12,92,000	14%
Other Bulk cargoes	14,71,000	17%
Total	90,12,243	100%

The handling rate considered for a HMC for handling each of the types of cargo is as approved by TAMP in case of the tariff order for “Upgradation of Mechanical handling infrastructure in Tuticorin Port” vide notification no. G-201 dated 12th August 2012. A similar methodology was considered appropriate for this project as well. TAMP had considered a norm of 4000 working hours per annum. Hence, these daily capacities at 70% handling efficiency were converted to hourly handling rate at 100% efficiency levels. The reduction in efficiency levels were subsequently factored in while considering overall capacity at only 4000 working hours per annum. Based on these calculations, the overall capacity of the system was calculated as 12.325 million tonnes. The same has been shown in the table above.

(viii) **Capital cost :**

The capital cost for the project has been worked out by the technical consultant based on current estimates and prevailing rates. The capital cost for the project are given below :

Capital Cost	₹ in Lakh
Harbour Mobile Cranes (100T) – 4 nos	10,328
Hoppers (Tyre Mounted)-35T – 6 nos	120
Dumpers (20 T) – 45 nos.	1,395
Front End Loaders - 5 cu. m – 3 nos	210
ELL Crane (15 ton) - 6 nos	1,556
FC Thangam (150 ton) – 1 no.	1,801
Contingency	603
Misc Cost	801
Total	16,814

The cost for new equipments viz. HMC, hoppers, dumpers and front end loaders have been provided based on current estimates. The cost of cranes owned by Chennai Port viz. FC Thangam and ELL cranes have been considered based on Written Down Value of the cranes. Miscellaneous cost of 5% has been assumed as per TAMP guidelines.

(ix) **Operating cost :**

(a) The operating cost for the project has been worked out on the basis of TAMP guidelines wherever possible. For instance, the fuel requirement for HMC has been assumed based on a norm of 70 litres per hour per 100 ton HMC.

This normative value was approved by TAMP in case of the tariff order for Tuticorin Port referred to earlier. It is noteworthy to mention here that there is no norm available for fuel requirement of dumpers and payloaders. Hence, the same was obtained through past experience at Chennai Port and the levels currently observed by existing stevedores.

(b) With respect to expenditure on heads such as maintenance, insurance and general expenses, the norms suggested by TAMP as shown in column 2 of the table below have been assumed. For the purpose of depreciation, the TAMP guidelines suggest that the provisions of Companies Act be considered. The provisions as per the Companies Act 2013 (ref Schedule II of section 123) suggest that the useful life of heavy lift equipments be considered as 20 years. This translates to a depreciation rate of 5% per annum. However, the Act also suggests that the depreciation rate be increased by 100% of existing rate in case of a three shift operation. This would mean that the depreciation rate of 5% gets doubled to 10%. For the purpose of depreciation, a value of 10% of capital cost has been assumed.

(c) The operating cost considered for the purpose of this proposal are given below:

Dry bulk cargo (including fertilizer)

Operating Cost	Norm	No. of equipments	Working hours per annum	Unit Rate (₹)	Total Cost - Working	Total Cost (₹ Lakh)
Fuel - for Crane	70 litres/ hour/crane	5 (5 cranes with allocated capacity of 69%)	4000	55	70 litres per hour per crane x 5 cranes x ₹ 55 per litre x 4000 hours per annum x 69%	531
Fuel-Dumper	20 litres/ hour/ dumper	45	4000	55	20 litres per hour per dumper x 45 dumpers x ₹ 55 per litre x 4000 hours per annum	1980
Fuel-Payloader	10 litres/ hour/ payloader	3	4000	55	10 litres per hour per payloader x 3 payloaders x ₹ 55 per litre x 4000 hours per annum	66
Maintenance	5% of Capital Cost	-	-	-	5% x 10894 lakh	545
Insurance	1% of Capital Cost	-	-	-	1% x 10894 lakh	109
Depreciation	10% of Capital Cost	-	-	-	10% x 10894 lakh	1089
Other expenses		-	-	-	5% x 10894 lakh	545
License fee	₹ 4633 per 100 sq.m per month	-	-	-	4633 x 2940/100 x 12	17
Total Operating Cost						4882

Steel, bagged and other break bulk cargo

Operating Cost	Norm	No. of equipments	Working hours per annum	Unit Rate (₹)	Total Cost - Working	Total Cost (₹ Lakh)
Fuel - for 5 HMC and equivalent cranes (4 HMC and 1 HMC equivalent (6 ELL cranes considered equivalent to 1	70 litres/ hour/crane	5 (5 cranes with allocated capacity of 31%)	4000	55	70 litres per hour per crane x 5 cranes x Rs. 55 per litre x 4000 hours per annum x 31%	239

HMC)						
Fuel - for 1 HMC equivalent crane (FC Thangam considered as equivalent to 1 HMC)	70 litres/ hour/crane	1 crane with allocated capacity of 100%	4000	55	70 litres per hour per crane x 1 crane x Rs. 55 per litre x 4000 hours per annum	154
Maintenance	5% of Allocated Capital Cost	-	-	-	5% x 5920 lakh	296
Insurance	1% of Allocated Capital Cost	-	-	-	1% x 5920 lakh	59
Depreciation	10% of Allocated Capital Cost	-	-	-	10% x 5920 lakh	592
License Fee	₹ 4633 per 100 sq. m per month or part thereof	-	-	-	4633 x 920 sq.m./100 x 12	6
Other expenses		-	-	-	5% x 5920 lakh	296
Total Operating Cost						1642

(x) The Annual Revenue Requirement has been estimated as follows :

	Particulars	Dry bulk cargo (including fertilizer) ₹ Lakh	Steel, bagged and other break bulk cargo (` Lakh)
1	Total Operating Cost	4882	1642
2	16% ROCE	1743	947
	Annual Revenue Requirement	6625	2589

(xi) The segregation of annual revenue requirement is given below :

Tariff Group	% share	Annual Revenue Requirement (` lakh) For dry bulk cargo	Annual Revenue Requirement (₹ Lakh) For steel, bagged and other break bulk cargo (` Lakh)
Cargo handling charges	95%	6,294	2,459
Miscellaneous Charges	5%	331	130
Total		6,625	2,589

(xii) The rates proposed by the CHPT are as follows:

(a) Dry bulk (including Fertilizer)

Dry Bulk (Including Food Grains and Fertilizer)	Foreign (₹ Per tonne)	Coastal (₹ Per tonne)
Handling Charges	66.63	39.98
Miscellaneous charges	3.51	2.10

(b) Steel and Bagged cargo

Steel and Bagged Cargo	Foreign (Rs. Per tonne)	Coastal (Rs. Per tonne)
Handling Charges	100.64	60.38
Miscellaneous charges	5.30	3.18

(c) break bulk cargo

Other Break Bulk	Foreign (₹ Per tonne)	Coastal (₹ Per tonne)
Handling Charges	161.11	96.66
Miscellaneous charges	8.48	5.09

7.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the CHPT proposal dated 17 October 2013 and 21 October 2013 were forwarded to the users /user organisations and prospective applicants (as per the list provided by the CHPT) vide our letter dated 22 October 2013 seeking their comments by 1 November 2012. The users were informed that no further extension will be granted to respond and if no comments are received from them, it may be presumed that they have no comments to offer. The comments received from M/s. IMC Limited were forwarded to the CHPT as feedback information. The CHPT has not responded to the comments of IMC.

7.2. The comments received from ICC Shipping Association were forwarded to the CHPT as feedback information. The CHPT has responded vide its letter dated 18 November 2013.

7.3. One of the users organisation viz., engineering Export Promotion council (EEPC) vide its e-mail dated 31 October 2013 has made their submissions. The submissions made by the EEPC were not found relevant to the proposal of CHPT in reference. However, the comments of EEPC were forwarded to CHPT for appropriate action at their end.

8. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the CHPT was requested to furnish additional information/clarifications on various points vide our letter dated 30 October 2013. The CHPT vide its letter dated 18 November 2013 has responded to our queries. A summary of the queries raised by us and the response of CHPT thereon are tabulated here below :

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from CHPT
I.	Optimal Capacity :	
(i).	The CHPT has stated to have relied upon the cargo mix of Dry bulk & Fertiliser, Iron & Steel and Other Bulk Cargo at 69%, 14% and 17% respectively, based on the cargo mix that prevailed during the year 2012-13. In this regard, the CHPT to consider the average of the cargo mix that prevailed during the last three years at CHPT viz., 2010-11 to 2012-13, as it may reflect a fair picture of the cargo mix at CHPT.	We believe that in the last 3 years, there has been significant change in the profile of cargo handled at the port. Hence, use of average value would not be a representative sample in calculation of allocated capacity. Instead, the more recent values pertaining to the year 2012-13 would provide a fair picture of the actual cargo distribution foreseen at the facility.
(ii).	While fixing the upfront tariff for the barge handling jetty at Tuna at Kandla Port Trust (KPT), a handling rate of dry bulk cargo, steel and other cargo have been considered at 22776 tonnes/ day, 12144 tonnes/ day and 7584 tonnes/ day respectively for the deployment of a Floating	The barge handling facility at Tuna referred in which there is a Floating crane cannot be compared with the use of floating crane in this project. The reason attributable is that the Tuna project involves use of dump barge along with the Floating

	crane. The said Order has been hosted in the website of TAMP. The CHPT to review its optimal capacity by considering the said productivity parameters in its calculation, since the Floating crane has been treated as equivalent to HMC by the CHPT in its capacity calculation.	crane whereas the instant project proposes use of Floating Crane as standalone equipment. Notwithstanding, the Floating Crane in Chennai Port has handled only 6681 tonnes in the year 2012-13. In this regard, the assumptions made in the proposal with regard to the capacity of the Floating crane may be retained.
II.	Capital Cost :	
(i).	As per the traffic projections furnished by the CHPT, the facility would be handling about 11 million tonnes of Dry bulk & Fertiliser, Iron & Steel and Other Bulk Cargo during the year 2015-16 and would gradually handle upto 14 million tonnes by the year 2018-19. In such a scenario, the reason for proposing deployment of fleet of equipment, which has an optimal capacity to handle only about 12.5 million tonnes is not clear. The CHPT to clarify the position.	The traffic projection for the project is the expected tonnage at the facility. If the traffic exceeds the capacity and the BOO operator is able to utilize the equipments at more than optimal levels, he can handle traffic more than the optimal capacity. The traffic is projected to reach optimal capacity in the year 2018-19 i.e. the traffic estimate for the year 2017-18 in 12.2 million tonnes and for the year 2018-19, it is 12.98 million tonnes. In the event of the traffic exceeding capacity, Chennai port can take an appropriate decision at that point in time to augment the capacity suitably.
(ii).	In the proposal, the CHPT has stated that 45 nos. of dumpers, 3 nos. of front end loaders and 6 nos. of Hoppers would be utilised based on the capacity of the cranes. In this regard, the CHPT to furnish an analysis supported with workings to justify the number of each of the above type of equipment envisaged to be used at the facility to handle Dry bulk & Fertiliser, Iron & Steel and Other Bulk Cargo, showing that given the productivity of each type of the equipment, the quantity of different equipment commensurate with the quantity of each type of cargo estimated to be handled.	Section 5.4.2 of the feasibility report submitted along with the proposal reads as follows : <i>The bulk cargo received in the hoppers will be discharged into the dumpers of 25 tons capacity and moved to the storage yards within the port premises. Taking into consideration the total bulk cargo to be handled in a year, the capacity of the dumpers and the lead distance to the storage yard from the berths, 45 numbers of dumpers of same capacity is proposed. For cargo aggregation that spills on the wharf and for other miscellaneous purposes that arise out of operation, three number of front end loaders of 5 cubic meters capacity is recommended.</i> The same was considered in the preparation of the tariff proposal.
(iii).	The CHPT to furnish documentary evidence in support of the cost of the proposed equipment like HMCs, Hoppers, Dumpers, Front End Loaders. Also, furnish workings to determine the cost of the said equipment as considered by CHPT in its calculations.	The CHPT has provided the Proforma invoice collected for arriving at the costs of equipments.
(iv).	The CHPT to furnish the relevant extract of the Asset Register reflecting the written down value of the FC Thangam and 6 nos. of ELL cranes, as considered by the CHPT in its capital cost estimation.	The CHPT has furnished the details of Asset register containing the WDV of Floating Crane and ELL cranes.
(v).	The basis to consider contingencies at about 5% of the capital cost (excluding the cost of FC Thangam and ELL cranes) to be explained.	Contingency is provided for establishment of workshop and other unanticipated expenditure that may come up at the time of execution. Contingency was not considered for expenditure pertaining to the cost of FC Thangam and ELL cranes as the BOO operator is expected to acquire these assets by paying the written down value of these assets. The written down value is already determined and there is no uncertainty in this regard. Hence, these were excluded for the purpose of calculation of contingency.
III.	Operating Costs :	
(i).	The basis for considering the fuel consumption of 20 litres per hour per dumper to be justified, given that while fixing upfront tariff for the multipurpose berth at Kolkata Port Trust (KOPT), a fuel consumption of about 4 litres per hour per dumper has been considered.	The fuel requirement for dumpers has been ascertained based on discussions with stakeholders after providing them the current project configuration and the work to be performed using the dumpers. Hence, comparison of the same with the assumptions made in case of Kolkata Port multipurpose berth may not be appropriate.
(ii).	The basis for considering the fuel consumption of 10 litres per hour per front end loader to be justified.	The fuel requirement for front end loaders has been ascertained based on discussions with stakeholders after providing them the current project configuration and the work to be performed by the payloaders.

(iii).	The CHPT has considered the 6 nos. of ELL cranes as equivalent to 1 no. of 100 tonne HMC while determining the optimal capacity. The Written down value of the 6 nos. of ELL cranes have been captured in the capital cost estimation. However, the reason for not estimating the power cost for operation of ELL cranes and instead considering fuel consumption as applicable for operation of HMC is not clear, given that the 2008 upfront guidelines stipulate the power consumption norm for the ELL cranes. The CHPT to revise the operating cost estimation in this regard. While doing so, the documentary evidence in support of per unit cost of electricity considered by the CHPT for operation of ELL cranes in its calculation also to be furnished.	The operating cost has been reworked on the basis of suggestions provided by TAMP and the revised proposal submitted.
(iv).	Similarly, the CHPT has considered 1 no. of Floating crane as equivalent to 1 no. of HMC while determining the optimal capacity. Accordingly, it has considered the fuel consumption as applicable for HMC as fuel consumption for the Floating crane also. In this regard, it is relevant to mention here that as stated earlier, at the barge handling jetty of Tuna at KPT, deployment of Floating crane has been envisaged. In the said case, a fuel consumption of 96 litres per hour during working hours and 12 litres per hour during idle hours respectively has been considered. The details in this regard are available in the Order of KPT. The CHPT to review the fuel consumption of the Floating crane.	The Floating Crane in case of the Tuna OBT in Kandla is operating in tandem with a dump barge. However, in case of Chennai Port, the Floating Crane would be used in existing conditions. Hence, the mode of operation for the Floating crane in Tuna project and the current project are not comparable. This is the reason for not considering the Floating Crane for handling dry bulk cargo. Hence, the assumptions provided for floating crane as part of the proposal has been retained.
(v).	The CHPT has indicated the licence fee as `4633/- per 100 sq. m per month. In this regard, the CHPT to furnish the basis for considering the said rate by giving reference to its Scale of Rates and supported by necessary workings.	The License fee is based on the prevailing scale of rates of Chennai Port Trust.
IV.	Scale of Rates:	
(i).	The CHPT in its proposal has stated that the rate proposed in respect of dry bulk cargo is a composite rate for movement of cargo from ship to shore and from shore to yard incase of import cycle and vice versa in respect of export cycle. Similarly, the CHPT has also stated that in respect of all cargo other than dry bulk cargo, the proposed rate is towards handling from ship to shore incase of import cycle and vice versa in respect of export cycle. A suitable note in this regard to be prescribed in the tariff schedule clearly listing out the various services that would be rendered in respect of the each of the cargo category.	The tariffs have been proposed in the Scale of Rates schedule provided in the annexure to the tariff proposal. The description of the services pertaining to the tariffs have been provided in the tariff schedule appended to the revised tariff proposal.
(ii).	Given that the CHPT has not proposed any performance linked handling rates, the reason for proposing conditionalities which are relevant only when performance linked tariff are prescribed, is not clear. The CHPT to explain the relevance of proposing the conditionalities governing the performance linked handling rates.	The CHPT has furnished the Performance standards for handling of each cargo, annexed to the revised tariff proposal.
(iii).	The list of services covered by the levy of miscellaneous charges also to be prescribed.	The list of services to be provided under the head miscellaneous services has been included in the schedule containing the scale of rates.
(iv).	The CHPT has proposed a General note to Schedule (2) that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2013 and 1 January of the relevant year. In this context, the CHPT to confirm that the capital cost and operating cost estimates considered by the port are as prevailing during the year 2013.	The capital and operating costs as indicated in the proposal are based on current estimates. Hence, the escalation proposed in the tariff proposal in line with the guidelines has been retained.
(v).	Clause 2.15. of the tariff guidelines of 2005 states that users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator. This condition is uniformly prescribed in the Scale of Rates of all Major Port Trusts under 2005 guidelines, 2008 guidelines as well as 2013 guidelines. Flowing from the principle prescribed in the above clause a general condition is also prescribed in the Scale of Rates of Private Terminal operators where berth hire is not collected by the operator stating that in case a vessel idles due to	The general condition regarding levy of berths hire charges has been included in the scale of rates as suggested.

	breakdown or non-availability of the shore based facilities of Terminal Operator or any other reasons attributable to Terminal Operator, rebate equivalent to berth hire charges payable to the concerned Major Port Trust accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by Terminal Operator. This general condition to be incorporated in the tariff schedule.	
(vi).	The CHPT to furnish a Schedule for the performance standards, as the reference tariff schedule is to be accompanied with the performance standards relating to the facility for notification.	The CHPT has furnished Performance standards as required.

9. A joint hearing in this case was held on 1 November 2013 at the CHPT premises in Chennai. The CHPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the CHPT and the Madras Chamber of Commerce and Industry (MCCI) have made their submissions.

10. As agreed at the joint hearing, the CHPT was requested vide our letter dated 4 November 2013 to take action / furnish information on some of the points. After a reminder vide our letter dated 11 November 2013, the CHPT vide its letter dated 18 November 2013 has responded. The points raised by us and the response of the CHPT thereon are tabulated below :

Sl. No.	Points raised by us	Response of the CHPT
(i)	The CHPT to write to the users / prospective bidders consulted in this case immediately requesting them to furnish their comments on the subject proposal simultaneously to the CHPT and TAMP. The CHPT may furnish its comments on the comments of users / prospective bidders thereafter to this Authority. The CHPT was requested to ensure that this process is completed latest by 8 November 2013.	The CHPT has furnished its response to the comments of the ICC Shipping Association and Madras Chamber of Commerce & Industry.
(ii)	As per the Scope of the Project indicated in the powerpoint presentation made by the CHPT at the joint hearing, cargo operation in respect of Break-bulk cargo and Steel and Bagged cargo is restricted upto shore handling. The CHPT was requested to clarify the position with regard to the evacuation plan for the said cargo beyond the point of shore.	The evacuation of steel/bagged cargo and other break bulk cargo would be undertaken by the existing operators who are currently undertaking shore clearance under a separate stevedoring license.
(iii)	The CHPT to firm up the performance standards for the subject proposal and circulate among the users/ prospective bidders and furnish a copy to this Authority, advising the users/ prospective bidders to furnish their comments immediately on the performance standards to CHPT and to this Authority. The CHPT may furnish its comments on the comments of users / prospective bidders on the performance standards to this Authority latest by 8 November 2013.	The CHPT has furnished the Performance Standards vide its e-mail dated 16 November 2013

11.1. As agreed at the joint hearing, the Chennai Custom House Agents' Association (CCHAA) and Madras Chamber of Commerce and Industry (MCCI) were requested vide our letter dated 4 November 2013 to furnish its written comments on the subject proposal simultaneously to the CHPT and this Authority immediately.

11.2. In response, the MCCI and the CCHAA vide their letters dated 11 November 2013 and 12 November 2013 have furnished the written comments on the proposal respectively. The written comments received from the MCCI and CCHAA were forwarded to the CHPT as feedback information. The CHPT vide its letter dated 18 November 2013 and 22 November 2013 has responded.

12. On going through the schedule of performance standards as furnished by the CHPT vide its e-mail dated 16 November 2013, the CHPT was requested vide our letter dated 19 November 2013 to furnish some clarification. The CHPT vide its letter dated 20 November 2013 has responded. The points raised by us and the response of the CHPT are tabulated below :

Sl. No.	Points raised by us	Response of the CHPT
(i).	The CHPT has forwarded the said schedule of performance standards to some users, it is not clear whether the same has been sent to all the relevant users/ prospective bidders, as decided during the joint hearing. The CHPT to confirm that the schedule of performance standards has been sent to all the relevant users/ prospective bidders.	It is confirmed that the port has forwarded the Schedule of Performance Standards to all the relevant users / prospective bidders as decided during the joint hearing held on 1 November 2013.

(ii).	The CHPT has prescribed conditionalities relating to Minimum Guaranteed Efficiency, penalty linked to revenue share for shortfall in the minimum guaranteed efficiency and conditionalities governing performance evaluation and calculation of liquidated damages. Clause 2.2 of the revised guidelines for determination of tariff for projects at major port trusts, 2013, requires a port trust to propose 'Performance standards'. In this regard, the CHPT is requested to examine the relevance of prescribing the above said conditionalities in the schedule of performance standards.	The modified Performance Standards after excluding the "Minimum Guaranteed Efficiency" and the penalty for non-achievement of the same is furnished.
-------	---	--

13.1. While responding to the points made by us during the joint hearing vide its e-mail dated 20 November 2013, the CHPT has updated its proposal with regard to the power and the fuel costs forming part of the Operating Costs. This has led to change in the Annual Revenue Requirement and the corresponding change in the proposed rates. A comparative position between the parameters contained in the original proposal of CHPT dated 17 October 2013 and revised proposal submitted vide its letter dated 20 November 2013 are given below :

Estimates contained in the CHPT proposal dated 17 October 2013							Revised Estimates furnished by CHPT under cover of its letter dated 20 November 2013						
Dry bulk cargo (including fertilizer)													
Operating Cost	Norm	No. of equip-ments	Workin g hours per annum	Unit Rate (Rs.)	Total Cost - Working	Total Cost (Rs. (Lakh	Opera-ting Cost	Norm	No. of equip-ments	Work-ing hours per annum	Unit Rate (Rs.)	Total Cost - Working	Total Cost (Rs. Lakh)
Fuel - for Crane	70 litres/ hour/ crane	(5cranes with allocated capacity of 69%)	4000	55	70 litres per hour per crane x 5 cranes x ₹ 55 per litre x 4000 hours per annum x 69%	531	Fuel - for Crane	70 litres/ hour/ crane	4 (4 Cranes with allocate d capacity of 69%)	4000	55	70 litres per hour per crane x 5 cranes x ₹ 55 per litre x 4000 hours per annum x 69%	425
-	-	-	-	-	-	-	Power – for ELL Wharf Cranes	75 units/ hour/ crane	6 cranes with allocated capacity of 69%	4000	9.44	75 unites per hour per crane x 6 cranes x ₹ 9.44 per unit x 4000 hours per annum x 69%	117
Fuel-Dumper	20 litres/ hour/ dumper	45	4000	55	20 litres per hour per dumper x 45 dumpers x ₹ 55 per litre x 4000 hours per annum	1980	Fuel-Dumper	20 litres/ hour/ dumper	45	4000	55	20 litres per hour per dumper x 45 dumpers x `55 per litre x 4000 hours per annum	1980
Fuel-Pay-loader	10 litres/ hour/ pay-loader	3	4000	55	10 litres per hour per payloader x 3 payloaders x ` 55 per litre x 4000 hours per annum	66	Fuel-Payloader	10 litres/ hour/pay-loader	3	4000	55	10 litres per hour per payloader x 3 pay-loaders x ₹ 55 per litre x 4000 hours per annum	66
Mainte-nance	5% of Capital Cost	-	-	-	5% x 10894 lakh	545	Mainten-ance	5% of Capital Cost	-	-	-	5% x 10894 lakh	545
Insurance	1% of Capital Cost	-	-	-	1% x 10894 lakh	109	Insura-nce	1% of Capital Cost	-	-	-	1% x 10894 lakh	109
Depreci-ation	10% of Capital Cost	-	-	-	10% x 10894 lakh	1089	Depreci-aion	10% of Capital Cost	-	-	-	10% x 10894 lakh	1089
Other		-	-	-	5% x	545	Other		-	-	-	5% x 10894	545

expenses					10894 lakh		expenses					lakh	
License fee	₹ 4633 per 100 sq.m per month	-	-	-	4633 x 2940/100 x 12	17	License fee	₹ 4633 per 100 sq. m per month	-	-	-	4633 x 2940/100 x 12	17
-	-	-	-	-	-	-	Other expenses					5% x 10894 lakh	545
Total Operating Cost						4882	Total Operating Cost						4893
Estimates contained in the CHPT proposal dated 17 October 2013							Revised Estimates furnished by CHPT under cover of its letter dated 20 November 2013						
Steel, bagged and other break bulk cargo													
Operating Cost	Norm	No. of equip-ments	Work-ing hours per annum	Unit Rate (₹)	Total Cost - Working	Total Cost (₹ Lakh)	Operating Cost	Norm	No. of equip-ments	Workin g hours per annum	Unit Rate (₹)	Total Cost - Work-ing	Total Cost (₹ Lakh)
Fuel - for 5 HMC and equivalent cranes (4 HMC and 1 HMC equivalent (6 ELL cranes considered equivalent to 1 HMC)	70 litres/hour/ crane	5 (5 cranes with allo-cated capacity of 31%)	4000	55	70 litres per hour per crane x 5 cranes x ₹ 55 per litre x 4000 hours per annum x 31%	239	Fuel – for 4 HMC	70 litres/hour/ crane	4 (4 cranes with allo-cated capacity of 31%)	4000	55	70 litres per hour per crane x 4 cranes x ₹ 55 per litre x 4000 hours per annum x 31%	191
Fuel - for 1 HMC equivalent crane (FC Thangam considered as equivalent to 1 HMC)	70 litres/hour/ crane	1 crane with allo-cated capacity of 100%	4000	55	70 litres per hour per crane x 1 crane x ₹ 55 per litre x 4000 hours per annum	154	Fuel - for 1 HMC equivalent crane (FC Thangam considered as equivalent to 1 HMC)	70 litres/hour/ crane	1 crane with allo-cated capacity of 100%	4000	55	70 litres per hour per crane x 1 crane x ₹ 55 per litre x 4000 hours per annum	154
-	-	-	-	-	-	-	Power – For ELL Cranes	75 units/ per hour/ crane	6 cranes with allocated capacity of 31%	4000	9.44	75 units per hour per crane x 6 cranes x ₹10 per unit x 4000 hours per annum x 31%	53
Maintenance	5% of Allo-cated Capital Cost	-	-	-	5% x 5920 lakh	296	Mainte-nance	5% of Allocated Capital Cost	-	-	-	5% x 5920 lakh	296
Insurance	1% of Allo-cated Capital Cost	-	-	-	1% x 5920 lakh	59	Insurance	1% of Allo-cated Capital Cost	-	-	-	1% x 5920 lakh	59
Depreciation	10% of Allo-cated Capital Cost	-	-	-	10% x 5920 lakh	592	Depre-ciation	10% of Allocate d Capital Cost	-	-	-	10% x 5920 lakh	592
License Fee	Rs. 4633 per 100 sq.m per month	-	-	-	4633 x 920 sq.m./100 x 12	6	License Fee	Rs. 4633 per 100 sq. m per month or part thereof	-	-	-	4633 x 920 sq.m./100 x 12	6

	or part there- of												
Other expenses		-	-	-	5% x 5920 lakh	296	Other expenses		-	-	-	5% x 5920 lakh	296
Total Operating Cost						1642	Total Operating Cost						1647
ANNUAL REVENUE REQUIREMENT													
	Particulars		Dry bulk cargo (including fertilizer) ₹ Lakh		Steel, bagged and other break bulk cargo (₹ Lakh)		Particulars		Dry bulk cargo (including fertilizer) ₹ Lakh		Steel, bagged and other break bulk cargo (₹ Lakh)		
1	Total Operating Cost		4882		1642		Total Operating Cost		4893		1647		
2	16% ROCE		1743		947		16% ROCE		1743		947		
	Annual Revenue Requirement		6625		2589		Annual Revenue Requirement		6636		2594		
SEGREGATION OF ANNUAL REVENUE													
Tariff Group			Annual Revenue Requirement (₹ lakh) For dry bulk cargo		Annual Revenue Requirement (₹ Lakh) For steel, bagged and other break bulk cargo		Tariff Group			Annual Revenue Requirement (₹ lakh) For dry bulk cargo		Annual Revenue Requirement (₹ Lakh) For steel, bagged and other break bulk cargo	
Cargo Handling Charges (95%)			6,294		2,459		Cargo Handling Charges (98%)			6,503		2,542	
Miscellaneous Charges (5%)			331		130		Miscellaneous Charges (2%)			133		52	
Total Revenue Requirement (Cargo Handling)			6,625		2,589		Total Revenue Requirement (Cargo Handling)			6,636		2,594	
PROPOSED SCALE OF RATES													
	Particulars		Handling Charges		Miscellaneous charges			Particulars		Handling Charges		Miscellaneous charges	
	(a). Dry bulk (including Fertilizer)						(a). Dry bulk (including Fertilizer)						
	Foreign (₹ Per tonne)		66.63		3.51			Foreign (₹ Per tonne)		68.85		1.40	
	Coastal (₹ Per tonne)		39.98		2.10			Coastal (₹ Per tonne)		41.31		0.84	
	(b). Steel and Bagged cargo						(b). Steel and Bagged cargo						
	Foreign (₹ Per tonne)		100.64		5.30			Foreign (₹ Per tonne)		104.01		62.41	
	Coastal (₹ Per tonne)		60.38		3.18			Coastal (₹ Per tonne)		2.12		1.27	
	(c). break bulk cargo						(c). break bulk cargo						
	Foreign (₹ Per tonne)		161.11		8.48			Foreign (₹ Per tonne)		166.51		3.40	
	Coastal (₹ Per tonne)		96.66		5.09			Coastal (₹ Per tonne)		99.91		2.04	

14. With regard to the clarification sought by us from the CHPT on the fuel consumption of dumpers considered by it in its proposal, the CHPT vide its e-mail dated 26 November 2013 has made the following submissions:

(i) Since there is absence of norms in the guidelines of TAMP for fuel requirement of dumpers, the stakeholders who currently operate similar equipment were consulted for their inputs on the fuel requirement. They were briefed about the capacity of the dumpers to be put to operation (i.e. 25 tonnes). The scope of the project was also briefed and the exact work to be performed using these dumpers were also discussed.

(ii) The stakeholders have given their opinion after considering the following:

(a) The average lead distance to be travelled by the dumpers from shore to storage yard is approximately 5 km (5 km is because the minimum distance is approximately 3 km and the maximum distance is 8 km). Hence, the distance to be travelled for a round trip is 10 km.

(b) The dumpers need to have their engine switched on even while waiting for their turn to be loaded and unloaded.

(c) The unloading operation which is hydraulic would also consume fuel.

(iii).Based on all these inputs and an average requirement of around 2 trips per hour, the stakeholders have given an opinion that the fuel requirement would be 20 litres per hour per dumper.

15. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

16. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges :

(i) With a view to upgrade the mechanical handling infrastructure of the port through Public Private Partnership, the Chennai Port Trust (CHPT) has filed a proposal for fixation of Reference tariff for handling of Dry bulk & Fertiliser, Iron & Steel and Other Bulk Cargo by deployment of fleet of equipment comprising of 4 nos. of 100 tonne Harbour Mobile Cranes (HMC), 6 nos. of 15 tonne Electric Level Luffing Cranes and 1 no. of 150 tonne of Floating Crane, through PPP on Build, Own and Operate (BOO) basis.

The proposal is based on the Revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, effective from 9 September, 2013, issued by the Ministry of Shipping. Clause 2.4 of the said guidelines stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to re-fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification.

Since the upfront tariff for handling the cargo with the deployment of the above mentioned fleet of equipment is not available either in CHPT or in any other major port, the CHPT is seen to have come up with a proposal for fixation of Reference tariff handling the cargo with the deployment of the above mentioned fleet of equipment, following the principles of 2008 Guidelines.

The tariff guidelines of 2008 for upfront tariff fixation prescribe norms/guidelines for dedicated facilities such as coal, iron ore, container, liquid handling terminal and multipurpose cargo terminal. The guidelines of 2008 for upfront tariff fixation do not prescribe separate norms/guidelines for operating Harbour Mobile Cranes, ELL Cranes or Floating Cranes as a standalone facility, in which the above mentioned equipment would be deployed for cargo operations.

The Feasibility Report and the information furnished by the port in its proposal state that the berths where the fleet of equipment would be deployed are proposed to handle dry bulk cargo and break bulk cargo. Hence, the relevant norms prescribed for multipurpose cargo terminal in the upfront tariff guidelines of 2008 which cover handling of dry bulk cargo and break bulk cargo seem to be more relevant in this case. The CHPT has also in general adopted the norms / guidelines issued for a multipurpose cargo terminal for estimating the operating cost.

(ii) The CHPT has filed its proposal in October 2013. Subsequently, based on the information/ clarifications sought by us during the processing of the case and based on the decisions taken during the joint hearing on 01 November 2013, the CHPT vide its e-mail dated 20 November 2013 has updated its proposal. The updation is seen to be only with reference to inclusion of the power costs with reference to the operation of ELL cranes. The other parameters like optimal capacity and capital costs remain unchanged. The updated proposal of the CHPT dated 20 November, 2013 along with the information/ clarification furnished by CHPT during the processing of the case in reference are considered in this analysis.

(iii) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Accordingly, the said Clause also requires the ports to furnish a proposal comprising of the proposed Reference Tariff and "Performance Standards". In spite of a specific stipulation prescribed in the guidelines, the CHPT did not furnish the Schedule of Performance Standards alongwith the proposal. However, due to

the urgency involved in disposal of the Reference tariff proposal, the proposal of CHPT was taken up on consultation albeit, the CHPT was requested during the joint hearing to forward the Schedule of Performance Standards to all the relevant users and the prospective bidders, which was later confirmed by the CHPT so that delay in finalization of the case can be avoided. Further, though the CHPT had been prompt in furnishing the requisite information, submission of the information in a more organized and focused manner would have enabled us to proceed with the disposal of the proposal early.

(iv) As stated earlier, the CHPT has envisaged deployment of fleet of handling equipment comprising of 4 nos. of 100 tonne Harbour Mobile Cranes (HMCs), 6 nos. of 15 tonne Electric Level Luffing (ELL) Cranes and 1 no. of 150 tonne of Floating Crane (FC). Out of the said fleet of equipment, 4 nos. of HMCs are envisaged to be provided by the successful BOT operator at the facility. The ELL cranes and the FC which are owned by the port are proposed to be handed over to the BOT operator by the CHPT at the book value of the respective asset.

However, for the purposes of determining the optimal capacity, the CHPT has considered the 6 nos. of ELL cranes as equivalent to one no. of 100T HMC and also one no. of FC as equivalent to one no. of 100T HMC, reportedly based on the report of the technical consultant. In other words, the optimal capacity has been determined based on the 6 nos. of HMCs i.e. 4 nos. to be provided by the operator, 1 no. as an equivalent to ELL cranes and another 1 no. as an equivalent to FC. The judgment of the port in this regard equating the ELL cranes to one HMC and equating the FC to one HMC, is relied upon.

(v) Optimal Capacity:

(a) By considering the percentage share of each type of cargo viz., Dry bulk & Fertiliser, Iron & Steel and Other Bulk Cargo and the handling rate of each of the above mentioned cargo based on deployment of HMCs, the CHPT has determined the optimal capacity of each of the cargo.

(b) Consideration of cargo mix based on larger horizon of time period say three years would be representative of the cargo mix. However, since the cargo mix during the three years viz., 2010-11 to 2012-13 has undergone a significant change, the CHPT has considered the actual cargo mix of Dry Bulk & Fertiliser, Iron & Steel and Other Bulk Cargo at 69%, 14% and 17% respectively, based on the cargo mix that prevailed during the year 2012-13, which is considered in the analysis.

(c) The CHPT has considered the handling rate of 12500 tonnes per day for dry bulk cargo, 6000 tonnes per day for steel and bagged cargo and 3750 tonnes per day in respect of Other Break Bulk cargo.

In this regard, it is relevant to mention here that the tariff guidelines of 2008 prescribe a norm for cargo handling at multipurpose berth at a rate of 10,000 tonnes per day for dry bulk cargo comprising food grains & fertilizer and coal, limestone, minerals etc., 4000 tonnes per day for steel & bagged cargo and 2500 tonnes per day for others with the deployment of 3 numbers of wharf cranes of 20 tonne capacity each.

Considering the higher handling capacity of HMC as compared to the aggregate capacity of the wharf cranes prescribed in the 2008 guidelines and in the absence of any other norms available, a 25% increase over the handling rate of 10,000 tonnes per day for dry bulk cargo and a 50% increase over the handling rate prescribed in the guidelines for steel and bagged cargo and other bulk cargo have been considered in the cases relating to fixation of hire charge of HMC at Paradip Port Trust (PPT), New Mangalore Port Trust (NMPT), Visakhapatnam Port Trust (VPT) and V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT). This results in an updated normative handling rate of 12500 tonnes in respect of dry bulk cargo, 6,000 tonnes per day for steel and bagged cargo and 3750 tonnes per day for other break bulk cargo. This position considered by the CHPT in its capacity calculation, is found to be in line with the approach adopted by this Authority in respect of the cases mentioned above.

(d) The CHPT has considered 4000 working hours per annum based on normative level of working hours prescribed in the 2008 guidelines for estimating the power/ fuel cost for multipurpose cargo berth for this purpose. This position is also in line with the position maintained while fixing of hire charge of HMC at PPT, TPT, NMPT and VPT.

(e) As stated earlier, the CHPT has considered 6 nos. of ELL cranes as equivalent to one no. of 100T HMC and one no. of FC as equivalent to one no. of 100T HMC. However, the CHPT has reported that the FC cannot be deployed for handling dry bulk cargo due to the operational restrictions and can be used for steel & bagged cargo and Other break bulk cargo only. The ELL cranes as well as the HMCs can be used for handling all types of cargo. Hence the capacity of dry bulk cargo has been determined by CHPT based on 5 HMCs (4 HMCs + 1 HMC equivalent to 6 ELL cranes) and that of steel & bagged cargo and Other break bulk cargo based on 6 HMCs (4 HMCs + 1 HMC equivalent to 6 ELL cranes + 1 HMC equivalent to FC).

In this regard, it is relevant to mention here that while fixing the upfront tariff for the barge handling jetty at Tuna at Kandla Port Trust (KPT), a handling rate of the Floating Crane to handle break bulk cargo has been considered at 11640 tonnes/day. By treating the Floating crane as equivalent to HMC by the CHPT, the port has in effect considered the handling rate at 6000 tonnes/day for Steel & Bagged cargo and 3750 tonnes/ day for Break Bulk Cargo. To a query raised in this context, the CHPT has sought to clarify that both the projects are not comparable, as the Tuna project involves use of dumb barge along with the Floating crane whereas the instant project proposes use of Floating Crane as standalone equipment. From the clarification furnished by the CHPT, it appears that the handling rate considered in the case of KPT cannot be made applicable to the CHPT case for the reasons of project configuration at CHPT.

Given that the CHPT has requested to consider the handling capacity of the Floating crane by treating it as an equivalent to HMC as proposed by it in its proposal and also that no users have objected to the approach adopted by the CHPT to treat the 150 tonne FC as equivalent to 100 tonne HMC, this Authority is inclined to consider the handling rate of the Floating crane by treating it as an equivalent to the handling rate of HMC for handling Steel & Bagged Cargo and Other Dry Bulk Cargo.

(f) Based on the above position, the capacity works out to 10267200 tonnes, 1199520 tonnes and 909840 tonnes in respect of Dry Bulk & Fertiliser, Iron & Steel and Other Bulk Cargo respectively, which aggregates to 12376560 tonnes of cargo per annum, as assessed by the CHPT.

(vi) The CHPT has stated that since the sequence of operations to be performed on the cargo with the fleet of equipment is different for the different cargo, it has proposed tariff for different cargo based on the equipment used for providing different services incidental to handling of the said cargo at the port. For the purpose, the CHPT has allocated the capital cost of the relevant equipment and the operating cost relating to the relevant equipment to dry bulk cargo and steel & other break bulk cargo in the ratio of 69 : 31 (based on the cargo share).

As reported by CHPT, the tariff for dry bulk cargo would be a composite rate for rendering services such as ship to shore/shore to ship handling and transportation to yard. In case of cargo other than dry bulk and fertilizer, the tariff is only for handling using the cranes from ship to shore or vice versa. It is in this context, that the cost related to Hoppers, Dumpers and Pay loaders are not seen to be allocated in respect of Steel & Bagged Cargo and Other Break Bulk Cargo, for which ship shore transfer activity is not envisaged. As stated earlier, FC is not envisaged to handle dry bulk cargo due to operational constraints. Hence, the cost of FC is seen to have been allocated only in respect of Steel & Bagged Cargo and Other Break Bulk Cargo. The cost related to other equipment like HMC and ELL cranes have been allocated to dry bulk cargo and steel & other break bulk cargo in the ratio of 69 : 31.

(vii) Capital Costs:

(a) The capital cost estimated by the CHPT is ₹ 16814 lakhs. This comprises of the cost of the equipment like 4 nos. of 100 tonne Harbour Mobile Cranes, 6 nos. of 35 tonne Tyre Mounted Hoppers, 45 nos. of 25 tonne Dumpers, 3 nos. of 5m³ Front End Loaders, 6 nos. of 15 tonne ELL Cranes and 1 no. of 150 tonne Floating Crane. Miscellaneous capital costs as well as contingency have also been considered by the CHPT.

(b) The CHPT has stated that based on the cargo projection, six numbers of 100 tonne HMCs would be required for the project. Since, the 6 no. of ELL cranes and 1 no. of Floating Crane, to be handed over by the CHPT to the operator, is being considered as equivalent to the 2 nos. of HMC, the CHPT is stated to have considered the deployment of 4 no. of HMCs.

In respect of dumpers, considering the capacity of the dumpers and the lead distance to the storage yard from the berths, the CHPT has stated that 45 numbers of dumpers would be required. Further, to handle the spills on the wharf and for other miscellaneous purposes that arise out of operation, three number of front end loaders of 5 cu.m capacity is envisaged.

Except for the information as brought out above, the CHPT has not furnished any other analysis to show that the number of each type of equipment commensurate with the quantity of each type of cargo estimated to be handled, inspite of a specific request in this regard.

Clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on the justification furnished by the port in view of the port's specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. Since the deployment of the above mentioned equipment is reported to be as per the Feasibility Report and also since, none of the users/ prospective bidders have objected to the equipping plan envisaged by the CHPT, this Authority is inclined to consider the equipping plan as envisaged by the CHPT.

(c) Inspite of a specific request, the CHPT has not furnished documentary evidence in respect of cost of any of the equipment envisaged to be acquired. The cost of each HMC @ ₹ 2582 lakhs is reported to have been considered based on information collected by it from vendors. Since the Hopper is envisaged to be fabricated from a contractor, the cost of each Hopper at ₹ 20 lakhs is reported to be based on the prevailing cost of steel, tyres, other parts and cost of fabrication. No documentary evidence in support of the cost of dumper is made available. The cost of each Front end Loader @ ₹ 70 lakhs is reported to have been considered based on information collected from vendors. The capital cost estimates as furnished by the port is relied upon.

With reference to ELL cranes and FC, as stated earlier, the CHPT has envisaged handing over the said assets from its existing pool of assets to the operator at the respective written down value of the asset. The CHPT has furnished the book value of the FC at ₹1801 lakhs as on 01 April 2013 and considered the same in the overall capital cost estimation.

With reference to ELL cranes, the CHPT has furnished the book value of the 2 set of ELL cranes. One set comprising of 4 ELL cranes acquired in 2004-05 amounting to ₹ 1170.56 lakhs and another set comprising of 4 ELL cranes acquired in 2005-06 amounting to ₹ 5.79 cranes. Inspite of repeated requests, the CHPT has not explained how it has derived the book value of 6 ELL cranes at ₹1556 lakhs in its capital cost estimates. In the absence of information as to the ELL cranes from which set is envisaged to be handed over to the operator, it is not found possible to work out the book value of the relevant ELL cranes. Hence, the cost of ELL cranes as furnished by the CHPT is relied upon in the analysis.

(d) The CHPT has considered contingency @ 5% of the cost of equipment except for the cost of ELL cranes and FC. Cost towards contingency has been considered while fixing the upfront tariff in respect of other cases, hence considered in this case also.

(e) The miscellaneous capital cost has been estimated at 5% on the capital cost, which is as per the norms prescribed in the guidelines for multipurpose cargo terminal as well as other cargo terminals. As stipulated in the guidelines, this cost is towards upfront payment, working capital margin and Interest during construction.

(viii) Operating costs:

(a) Power costs :

The CHPT has considered power cost in respect of operation of 6 no. of ELL cranes, by considering a consumption of 75 units per hour per crane for 4000 hours and at the rate of ₹ 9.44 per unit.

The upfront guidelines for multipurpose berth prescribe a power consumption norm for a 20 tonne ELL crane at 100 units per hour per crane. Since the CHPT has proposed deployment of 15 tonne ELL cranes, it has proportionately considered the consumption at 75 units per hour per crane. In this regard, it is relevant to mention here that though the

lower capacity crane would consume less power, the power consumption may not be in direct proportion to the capacity of the crane. Nevertheless, in the absence of any other relevant information, the same is relied upon.

The CHPT has furnished documentary proof in support of per unit cost of electricity at ₹ 9.44.

(b) Fuel costs :

The CHPT has considered the fuel costs in respect of the HMCs, Floating Crane, Dumpers and Pay loaders.

The fuel consumption of 70 litres per hour per HMC, considered by the CHPT is in line with the fuel consumption considered while prescribing the hire charge for a 100 tonne HMC at the other Major Port Trusts.

The fuel consumption of 70 litres per hour in respect of a HMC has been considered by the CHPT as the fuel consumption of the Floating crane also. In this regard, as brought out in the earlier part of the analysis, the FC has been considered as equivalent to HMC. Hence, the fuel consumption of HMC has been considered for a FC also.

The CHPT has considered the fuel consumption of dumpers at 20 litres per hour per dumper, reportedly based on discussions with stakeholders and taking into account the current project configuration and the work to be performed using the dumpers. In this regard, it is relevant to mention here that the fuel consumption for dumper/ dumper trucks considered by us in the past fall in the range between 4 litres to 13.33 litres per hour per dumper. The CHPT has not furnished any document in support to the fuel consumption considered by it. Given that the CHPT has categorically stated that the fuel consumption of 20 litres per hour per dumper is based on its project configuration and the work to be carried out by the dumpers and the fuel consumption being decided based on the discussion the port had with the stakeholders who currently operate similar equipment as brought out in the earlier part of the note, this Authority is inclined to rely upon the same in the analysis.

The CHPT has considered the fuel consumption of 5 cu.m. front end loaders at 10 litres per hour per loader, also based on discussions with stakeholders and taking into account the current project configuration and the work to be performed using the loaders. Since the guideline does not prescribe norm for operation of 5 cu.m. front end loaders, the fuel consumption as furnished by the port is relied upon.

The consideration of fuel consumption for operation of each of the equipment is for 4000 hours. The unit rate of fuel at ₹ 55/- per litre considered by CHPT has been updated with the prevailing rate of diesel at ₹ 56.61 per litre, which has been considered in the estimation of fuel cost of all the equipment in the analysis.

(c) Repairs and maintenance cost is estimated by CHPT at 5% on the cost of equipment, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.

(d) Insurance cost is estimated at 1% of the cost of equipment and other expenses are estimated at 5% of the cost of equipment by CHPT, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.

(e) Depreciation is reported to be computed @ 10% on the cost of equipment as per the rates prescribed in the Companies Act, 2013 and is in line with the guidelines for upfront tariff fixation.

(f) The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. Licence fee has been estimated by the CHPT for 2940 sq. metres of land area in the case of dry bulk cargo and 920 sq. metres of land in case of Steel and Other Dry Bulk cargo at the rate of ₹ 46.33 per sq.m., for a period of 12 months. The CHPT has stated to have considered the License fee based on the prevailing scale of rates of Chennai Port Trust. This position is considered in the analysis.

(ix) The statement for fixing reference tariff submitted by the CHPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as Annex -I.

(a) The annual revenue requirement for handling dry bulk cargo, which is the sum of the operating cost relevant to handle the dry bulk cargo and return on capital employed in respect of equipment used for handling dry bulk cargo is estimated at ₹6707 lakhs, as against ₹ 6636 lakhs estimated by the port.

(b) Similarly, the annual revenue requirement for handling Steel & Bagged Cargo and Other Break Bulk Cargo, which is the sum of the operating cost relevant to handle the said cargo and return on capital employed in respect of equipment used for handling the said cargo is estimated at ₹2603 lakhs, as against ₹2594 lakhs estimated by the port.

(c) The upfront guidelines for multipurpose cargo terminal prescribes apportionment of the annual revenue requirement towards handling charges, storage charges and miscellaneous charges in the ratio of 90:5:5 respectively. The CHPT has envisaged apportionment of the annual revenue requirement towards handling charges and miscellaneous charges in the ratio of 98 : 2 respectively, on the ground that in the project under reference, the scope of work of the operator does not envisage storage of cargo. This position is considered in the analysis.

(d) As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. Accordingly, the CHPT has proposed concessional rates for coastal cargo in line with the Government policy, assuming the share of foreign and coastal cargo in the total optimal capacity as 80% and 20% respectively for each of the three cargo groups, reportedly based on the report of the Consultant. The share of foreign/ coastal cargo assumed by the port is relied upon in this analysis.

(e) The CHPT has arrived at the handling charges and miscellaneous charges for each cargo category with reference to their individual composition of foreign/ coastal cargo to meet the estimated revenue requirement. The reference tariff caps for the Dry bulk cargo is derived based on the revenue requirement determined in respect of the said cargo item.

In respect of the Steel & Bagged Cargo and Other Break Bulk Cargo facility, the reference tariff cap has been determined, based on the composition of foreign/ coastal cargo and the handling rates in respect of the above said cargo items. The approach followed by the CHPT is in line with the approach accepted by this Authority while fixing the upfront tariff for mechanization of Dry Cargo Berth Nos.7 and 8 at the KPT and in the case of Bunder Basin case of KPT also.

(x) In the proposed reference tariff schedule, the CHPT has proposed definitions for the terms like 'coastal vessel', 'foreign vessel', 'day', 'HMC', 'FC' and 'ELL'. The definitions for 'coastal vessel', 'foreign vessel', and 'day' are found to be in line with the definition prescribed for the said terms in the Scale of Rates of CHPT. The CHPT has defined the terms 'HMC', 'FC' and 'ELL', by expanding the acronym. The same is prescribed in the tariff schedule.

(xi) In the proposed reference tariff schedule, the CHPT has proposed some conditionalities like conditionalities prescribing coastal concessions, conditionalities governing levy of interest on delayed payments/ refunds, rounding off the bills, prescription of minimum amount for entertaining refund claim of users and raising of supplementary bills for short collection by operator, conditionalities governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates as has been incorporated in other Scale of rates, non levy of charges for delay beyond a reasonable level attributable to the terminal, which are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Scale of Rates.

(xii) The conditionalities governing the criteria for categorizing of a vessel as a foreign going vessel or coastal vessel, as has been incorporated in other Scale of rates, have been included in the reference tariff schedule of CHPT.

(xiii) Clause 2.15. stipulated in the tariff guidelines of 2005 states that users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator. This condition is uniformly prescribed in the Scale of Rates of all Major Port Trusts under 2005 guidelines, 2008 guidelines as well as 2013 guidelines. Flowing from the principle prescribed in the above clause a general condition is also prescribed in the Scale of Rates of Private Terminal operators where berth hire is not collected by the operator stating that in case a vessel idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of Terminal Operator or any other reasons attributable to Terminal Operator, rebate equivalent to berth hire charges payable to the concerned Major Port Trust accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by Terminal Operator. At our request, the CHPT has included the said general condition in the tariff schedule.

(xiv) Under the Schedule prescribing the rates for dry bulk cargo, the CHPT has stated that the per tonne handling charges is towards handling of cargo from ship to shore using grab, loading it on to the dumpers using hoppers, loading of spilled over cargo onto dumpers using payloaders, Carriage of cargo using dumpers to the storage yard, dumping of cargo at the yard and vice versa. The per tonne miscellaneous charge is towards shifting of cargo within the vessel, if necessary. The said activities are described in the Reference Tariff Schedule.

(xv). Under the Schedule prescribing the rates for Steel & Bagged Cargo and Other Break Bulk Cargo, the CHPT has stated that the per tonne handling charges is towards Handling of cargo from ship to shore using crane and vice versa. From the above, it can be seen that the cargo operation in respect of Break-bulk cargo and Steel and Bagged cargo is restricted upto shore handling. With regard to the evacuation of the said cargo beyond the point of shore, the CHPT has clarified that the evacuation of steel/ bagged cargo and other break bulk cargo would be undertaken by the existing operators who are currently undertaking shore clearance under a separate stevedoring license.

The CHPT has also stated that the per tonne miscellaneous charge for Steel & Bagged Cargo and Other Break Bulk Cargo is towards on shore handling of cargo and carriage to storage area in times of emergency. The CHPT has not described as to what constitutes emergency. Further, the cost of rendering the said service has also not been captured to arrive at the per tonne miscellaneous charge. Keeping of the conditionality open ended may give rise to different interpretation to the term “emergency” by the service provider as well as the user. Hence, the proposed scope of work covered by the miscellaneous charge is suitably modified to exclude the service of carriage to storage area in times of emergency. In any case, an existing arrangement is in place for evacuation of cargo from shore.

(xvi) The exercise is for prescription of reference tariff following the stipulation contained in the 2013 revised guidelines. As per Clause 2.2 of the revised 2013 guidelines, the CHPT has proposed ‘Performance standards’, which is discussed subsequently. In such a scenario, there is no reason to prescribe any performance linked handling rates, as has been prescribed while fixing the hire charges for the use of HMC. Accordingly, conditionalities which are relevant only when performance linked tariff are prescribed, may also not be relevant. Hence, the conditionalities governing the performance linked handling rates, proposed by the CHPT are not found relevant and hence not prescribed.

(xvii) (a). As stated earlier, Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it may not be unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.

(b) The CHPT has proposed the Performance Standards in respect of Dry Bulk Cargo, Steel & Bagged cargo and Other Bulk Cargo. The cargo items for which Performance Standards are proposed match with the cargo items for which tariff has been proposed in the Reference tariff schedule. The CHPT has proposed the Performance Standards by prescribing the norms at 12500 tonnes per day per HMC in case of Dry Bulk Cargo, 6000 tonnes per day per HMC in case of Steel & Bagged cargo and 3750 tonnes per day per HMC in case of Other Dry Bulk Cargo. These norms are seen to be in line with the handling norms considered in the optimal capacity calculation.

(c) It is relevant to mention here that Clause 2.5 of the 2013 revised tariff guidelines stipulates that the Reference Tariff and Performance Standards notified by TAMP would be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. As per the said guidelines, it is only on the achievement of the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement, that the operator would be eligible for any performance linked tariff. It is true that the revised 2013 guidelines only requires prescription of performance standards. It does not stipulate as to what constitutes performance standard. Since the CHPT has expressed its desire to prescribe the performance standards as proposed by it, the same are prescribed by this Authority.

(d) In the schedule of performance standards, the CHPT has prescribed conditionalities relating to Performance Evaluation and calculation of liquidated damages which state that Performance evaluation shall be made on a quarterly review of the reports furnished by the Concessionaire and/ or the records of the Concessionaire and/ or by an enquiry by the Concessioning Authority. The Concessionaire shall be liable to pay liquidated damages determined at the rate of 1% (one per cent) of the Gross Revenue of the respective quarter for every shortfall of 10% (ten per cent) in the average performance.

The said conditionality is seen to be relevant between the parties entering into a Concession Agreement. The Performance Standard Schedule notified by this Authority need not prescribe conditionalities governing review of reports of the Concessionaire by the Concessions Authority and payment of liquidated damages. These conditionalities may form part of the Concession Agreement to be entered by the parties, if CHPT so desires, and hence not incorporated in the Performance Standard Schedule notified by this Authority.

17.1 Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

17.2 The modified Reference Tariff Schedule is attached as Annex-II and the Performance Standards as proposed by the port and subject to changes made, as mentioned in the earlier paragraph above is attached as Annex-III.

17.3 In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the modified Reference Tariff Schedule for supply of fleet of equipment at CHPT for handling of Dry bulk cargo, Steel & Bagged cargo and Other Dry Bulk Cargo is approved and notified along with the Performance Standards.

17.4 As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the CHPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects as agreed by the port.

18.1 As stipulated in Clause 6.2 of the revised 2013 guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator/ Major Port Trust of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

18.2 As stipulated in Clause 6.3.1 of the revised 2013 guidelines, within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator should forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

18.3 As stipulated in clause 6.3.2 of the revised 2013 guidelines, the PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished from time to time.

18.4 As stipulated in clause 6.3.3 of the revised 2013 guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from the PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. The decision of this Authority in this regard would be final.

19.1 From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and

this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

19.2 The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

19.3 On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

19.4 In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

19.5 After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

19.6 While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013

19.7 From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance

[ADVT.-III/4/Ext./143/13]

ANNEX - I

Fixation of Reference Tariff for the Supply, Maintenance and Operation of Harbour Mobile Cranes and Other handling Equipment at Chennai Port Trust through PPP mode.

Rs. In Lakhs

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by the CHPT under cover of its letter dated 20.11.2013			Estimates considered by TAMP		
I	Optimal Capacity						
		Dry Bulk Cargo	Steel and Bagged Cargo	Other Break Bulk Cargo	Dry Bulk Cargo	Steel and Bagged Cargo	Other Break Bulk Cargo
(i)	Cargo share	69.00%	14.00%	17.00%	69.00%	14.00%	17.00%
(ii)	Handling Rate per day per HMC @ 100% utilisation	12500	6000	3750	12500	6000	3750
(iii)	Handling Rate per hour per HMC @ 100% utilisation	744	357	223	744	357	223
(iv)	Working hours in a year	4000	4000	4000	4000	4000	4000
(v)	No of HMCs considered	5	6	6	5	6	6

(vi)	Individual Capacity (i x iii x iv x v)	10267200	1199520	909840	10267200	1199520	909840
	Annual Handling Capacity (in tonnes)	12376560			12376560		
	Annual Handling Capacity (in Million tonnes)	12.377			12.377		
II	Capital costs						
		Total Capital Costs	Allocated to Dry bulk Cargo (69%)	Allocated to Steel and Bagged Cargo and Other Break Bulk Cargo (31%)	Total Capital Costs	Allocated to Dry bulk Cargo (69%)	Allocated to Steel and Bagged Cargo and Other Break Bulk Cargo (31%)
	Harbour Mobile Cranes (100T) – 4 nos	10328	7126	3202	10328	7126	3202
	Hoppers (Tyre Mounted) (35T) – 6 nos	120	120	0	120	120	0
	Dumpers (25T) – 45 nos.	1395	1395	0	1395	1395	0
	Front End Loaders - 5m ³ – 3 nos	210	210	0	210	210	0
	ELL Crane (15T) - 6 nos	1556	1074	482	1556	1074	482
	FC Thangam (150T) – 1 no.	1801	0	1801	1801	0	1801
	Contingency (5% of cost of equipment excl. ELL crane & FC Thangam)	603	416	187	603	416	187
	Miscellaneous Cost (5% of the entire capital cost)	801	553	248	801	552	248
	Total	16814	10894	5920	16813	10893	5920
III	Operating Costs						
		Total Operating Cost	Allocated to Dry bulk Cargo (69%)	Allocated to Steel and Bagged Cargo and Other Break Bulk Cargo (31%)	Total Operating Cost	Allocated to Dry bulk Cargo (69%)	Allocated to Steel and Bagged Cargo and Other Break Bulk Cargo (31%)
	Power Costs	170	117	53	170	117	53
	(CHPT - 75 units per hour per crane * 4000 hours * Rs.9.44 per unit * 6 ELL cranes) (TAMP - 75 units per hour per crane * 4000 hours * Rs.9.44 per unit * 6 ELL cranes)						
	Fuel Cost						
	- Harbour Mobile Crane	616	425	191	634	437	197
	(CHPT - 70 litres per crane per hour * 4000 hours * Rs.55 per litre * 4 cranes) (TAMP - 70 litres per crane per hour * 4000 hours * Rs.56.61 per litre * 4 cranes)						
	- Floating Crane (considered as equivalent to 1 no. of HMC, to be utilised only for Steel & Break Bulk cargo)	154	0	154	159	0	159
	(CHPT - 70 litres per crane per hour * 4000 hours * Rs.55 per litre * 1 crane) (TAMP - 70 litres per crane per hour * 4000 hours * Rs.56.61 per litre * 1 crane)						
	- Dumpers	1980	1980	0	2038	2038	0
	(CHPT - 20 litres per dumper per hour * 4000 hours * Rs.55 per litre * 45 dumpers) (TAMP - 20 litres per dumper per hour * 4000 hours * Rs.56.61 per litre * 45 dumpers)						
	- Pay loaders	66	66	0	68	68	0
	(CHPT - 10 litres per pay loader per hour * 4000 hours * Rs.55 per litre * 3 pay loaders) (TAMP - 10 litres per pay loader per hour * 4000 hours * Rs.56.61 per litre * 3 pay loaders)						
	Maintenance Cost (5% of the Capital Cost)	841	545	296	841	545	296
	Insurance Cost (1% of the Capital Cost)	168	109	59	168	109	59
	Depreciation (10% of the Cost of the Equipment)	1681	1089	592	1681	1089	592
	Licence Fee	23	17	6	21	16	5
	(Dry Bulk - 2940 sq.m * 46.33 per sq.m per month * 12 months) (Steel and Other Break Bulk - 920 sq.m						

	** 46.33 per sq.m per month * 12 months)						
	Other Expenses (5% of the Capital Cost)	841	545	296	841	545	296
	Total	6540	4893	1647	6621	4965	1656
Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by the CHPT under cover of its letter dated 20.11.2013			Estimates considered by TAMP		
IV	Annual Revenue Requirement (ARR)						
		Total	Dry bulk Cargo	Steel & Bagged Cargo and Other Break Bulk Cargo	Total	Dry bulk Cargo	Steel & Bagged Cargo and Other Break Bulk Cargo
	- Operating costs	6540	4893	1647	6621	4965	1656
	- Return on Capital employed @ 16%	2690	1743	947	2690	1743	947
	Total	9231	6636	2594	9311	6707	2603
V	Apportionment of Annual Revenue Requirement						
	- Cargo handling charges (98%)	9046	6504	2542	9125	6573	2551
	- Miscellaneous charges (2%)	185	133	52	186	134	52
	Total	9231	6636	2594	9311	6707	2603
		Dry Bulk Cargo	Steel & Bagged Cargo	Other Break Bulk Cargo	Dry Bulk Cargo	Steel & Bagged Cargo	Other Break Bulk Cargo
VI	Per tonne Cargo Handling rates						
	- Foreign cargo	68.85	104.07	166.52	69.59	104.44	167.10
	- Coastal cargo	41.31	62.44	99.91	41.75	62.66	100.26
VII	Per tonne Miscellaneous Charges for Foreign cargo						
	- Foreign cargo	1.41	2.12	3.40	1.42	2.13	3.41
	- Coastal cargo	0.84	1.27	2.04	0.85	1.28	2.05

Annex – II

CHENNAI PORT TRUST

REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR OPERATING HARBOUR MOBILE CRANES, FLOATING CRANE, ELECTRICAL LEVEL LUFFING CRANES, DUMPERS AND FRONT END LOADERS AT BERTHS NQ, WQ I, II, III & IV & CB, SQ I & II, JD I & III, JD V OF CHENNAI PORT TRUST.

1.1. Definitions – General

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii) **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iii) **“Day”** shall mean the period starting from 6 a.m. of a day and ending at 6 a.m. on the following day.
- (iv) **“HMC”** mean Harbour Mobile Crane of supplied by the BOO operator for the project
- (v) **“FC”** shall mean Floating Crane Thangam
- (vi) **“ELL”** shall mean Electrical Level Luffing Crane

1.2. General Terms and Conditions

- (i) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into ‘coastal’ or ‘foreigngoing’ category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii) (a) A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order or on filing of Coastal International General Manifest in Coastal Establishment Section of Customs Department.

- (b) A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
- (c) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (d) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (e) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (f) For vessels visiting the port other than for cargo operations the conditions referred in (c) and (d) above shall not apply.
- (iii) (a) The cargo related charges for all coastal cargo other than crude including POL, Iron ore and Iron pellets and thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
- (b) In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer.
- (c) Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transshipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (d) The charges for coastal cargo vessels shall be denominated and collected in Indian rupee.
- (iv) Interest on delayed payments / refunds.
- (a) The user shall pay penal interest on delayed payments of under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b) The rate of penal interest will be 2% above the prime lending rate of the State Bank of India.
- (c) The delay on refunds will be counted only 20 days from the day of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the scale of rates.
- (v) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (vi) No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is Rs.100/- or more. Likewise, the terminal operator shall not raise supplementary bills for short collection, if the amount due to the terminal operator is less than Rs.100/-.
- (vii) (a) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Terminal Operator may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (b) The Terminal Operator may also, if he so desires, rationalize the prescribed conditionality governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates, if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c) Provided that the Terminal Operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionality governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionality governing the application of such rates, provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (viii) Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to BOO operator. In case a vessel idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of BOO Operator or any other reasons attributable to BOO Operator, rebate equivalent to berth hire charges payable to the Chennai Port Trust (as per the prevailing scale of rates of Chennai Port) accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by BOO Operator.

2. CHARGES FOR USE OF HARBOUR MOBILE CRANES, FLOATING CRANE, ELL CRANES AND OTHER CARGO HANDLING EQUIPMENTS BASED ON CARGO TYPE :

(i) For Dry Bulk Cargo (Including Fertilizer)

	Description of Services	Foreign (₹ Per tonne)	Coastal (₹ Per tonne)
Handling Charges	1 Handling of cargo from ship to shore using grab, loading it on to the dumpers using hoppers, loading of spilled over cargo onto dumpers using payloader 2. Carriage of cargo using dumpers to the storage yard, dumping of cargo at the yard And vice versa	69.59	41.75
Miscellaneous charges	Shifting of cargo within the vessel if necessary	1.42	0.85

(ii) Steel and other bagged cargo

	Description of Services	Foreign (₹ Per tonne)	Coastal (₹ Per tonne)
Handling Charges	Handling of cargo from ship to shore using crane and vice versa	104.44	62.66
Miscellaneous charges	On shore handling of cargo and carriage to storage area in times of emergency	2.13	2.05

(iii) Other Break Bulk Cargo

	Description of Services	Foreign (₹ Per tonne)	Coastal (₹ Per tonne)
Handling Charges	Handling of cargo from ship to shore using crane and vice versa	167.10	100.26
Miscellaneous charges	On shore handling of cargo and carriage to storage area in times of emergency	3.41	1.28

3. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) ABOVE :

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January 2013 and 1st January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31st March of the following year.

Annex - III

Performance Standards for the project for Supply, Maintenance and Operation of Harbour Mobile Cranes and other cargo handling equipments in Chennai Port under PPP mode on Build, Own and Operate (BOO) basis

Performance Standards

Concessionaire shall endeavor to handle cargo per day (24 Hrs of actual working) per crane or tonnage of proportionate hours of actual working as detailed below. For the purpose of comparison, Floating Crane is considered equivalent to a Harbour Mobile Crane (HMC) and 6 ELL cranes together are considered equivalent to a HMC.

-
- a. **For Dry Bulk Cargo**
12500 Metric tonnes(average)/per day per HMC or equivalent crane
 - b. **For Steel and bagged Cargo**
Steel and Bagged Cargo - 6000 Metric tonnes(average)/per day per HMC or equivalent crane
 - c. **For Beak bulk Cargo**
Others - 3750 Metric tonnes (average)/per day per crane